ANNUAL REPORT

1986 - 87

Ontario

Ministry of
Transportation and
Communications

88-01522/

MTC Annual Report

Copies available...(at $2.50)...from the Ontario Government Bookstore, 880 Bay St., Toronto for personal shopping. Out-of-town customers write to Publications Services Section, 5th Floor, 880 Bay St., Toronto, Ontario M7A 1N8.
Telephone 965-6015.
Toll free long distance 1-800-268-7540, in Northwestern Ontario 0-Zenith 67200.

Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario, and payment must accompany order.
ISSN 0703-6140

Annual Report
1986-1987

for the
fiscal year
ending
March 31, 1987

Ontario

Ministry of
Transportation and
Communications

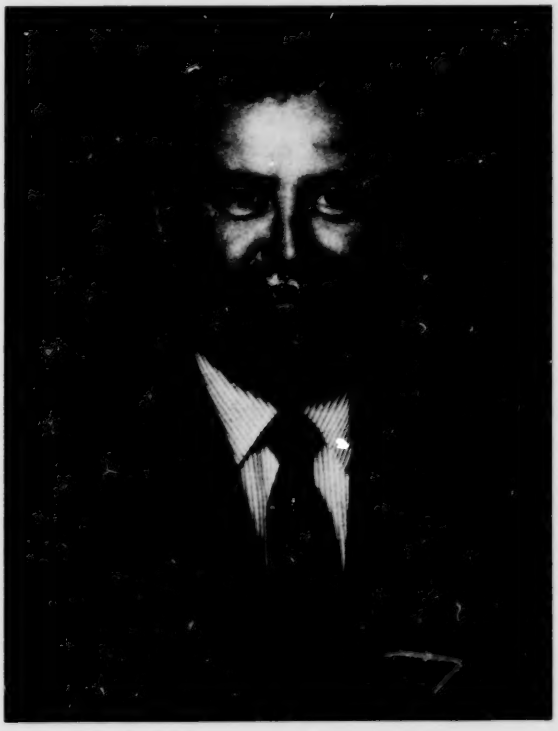
To the Honourable Lincoln M. Alexander,
Lieutenant-Governor of the Province of Ontario

MAY IT PLEASE YOUR HONOUR,
the undersigned takes pleasure in laying before you
the Annual Report for
the Ministry of Transportation and Communications
for the fiscal year ending March 31, 1987.

Respectfully submitted,

Ed Fulton

Ed Fulton
Minister



To The Honourable Ed Fulton,
Minister of Transportation and Communications

Sir,
I have the honour to present the report of the activities of the Ministry of Transportation and Communications for the fiscal year ending March 31, 1987.

Respectfully submitted,

David G. Hobbs
Deputy Minister

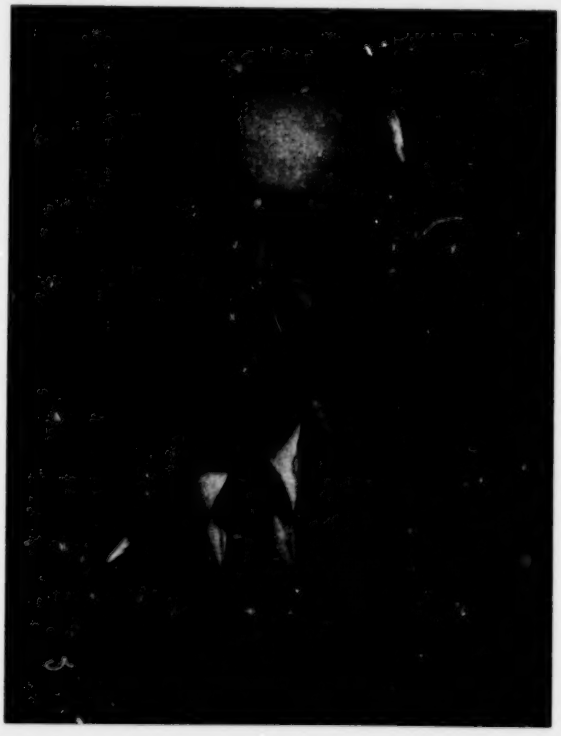


Table of Contents

	Page
Deputy Minister's Summary	1.
Deputy Minister's Office	2.
Communications	6.
Provincial/Municipal Transportation	9.
MTC's Regions	17.
Engineering and Construction	23.
Highway Operations and Maintenance	29.
Safety and Regulation	33.
Finance and Administration	36.
Ministry Expenditure by Highway	44.
Convictions registered under the Highway Traffic Act	53.

Deputy Minister's Summary

It certainly is a pleasure to be able to report on my staff's accomplishments for the year 1986-87. MTC employees across the province demonstrated a high degree of excellence in their public service, meeting the year's challenges with dedication and skill.

Highways

The total expenditure for highway and freeway construction came to $214,682,774 with an additional $230,166,900 going toward subsidies for municipal road construction.

MTC continued to focus on the maintenance of the province's highway infrastucture with a total of $251,097,952 allocated for the maintenance of the King's Highway network.

Over the fiscal year, work was done on 103 bridges - 17 new structures, 78 structure rehabilitations and eight structure replacements - and 855 km of construction was completed on the provincial highway system.

The main rehabilitation project awarded during the year was for the Burlington Bay Skyway bridge. Bridge decks were repaired in conjunction with road work. Others were rehabilitated independently.

Major freeway projects during the year included: grading, drainage and four structures on Highway 403 between Oxford County Road 14 and Highway 401; the completion of a four-lane freeway between Highway 401 and Highway 8 near Freeport Drive; two rehabilitation projects on Highway 417, the Ottawa Queensway, between Maitland Ave. and Bronson Ave.; and the twinning of Highway 115 from the Peterborough Bypass to 1km southwest of Highway 28.

New noise barriers were erected on two sections of the QEW, in Mississauga and Oakville and on Highway 401 at the Don Valley Parkway interchange in North York.

In Northern Ontario, major construction projects included: a bypass around the northwest side of Sudbury, a new bypass of the Kenora, Keewatin and Jaffray-Mellick area, and the grading on Bending Lake Rd. linking secondary Highway 622 at Atikokan, northerly to Highway 17, between Ignace and Dryden.

Transit

In 1986, a total of 73 municipalities received $153,524,182 toward operations and $142,610,093 toward capital purchases and construction of their municipal transit services.

Municipal transit systems throughout the province purchased 195 buses.

In Ottawa-Carleton, work continued on the transitway with about two-thirds of the 31 km system operational.

The Transit Information, Communications and Control Sytems (TICCS) development project was successfully concluded.

Aviation

Remote airport development staff provided for the construction and maintenance of a system of public airports in remote areas of northern Ontario. There are currently 20 operating airports, with an additional three under construction.

Personnel monitored the level of air passenger and cargo services in Ontario and assessed air carrier applications for new and improved services submitted to the CTC.

A review of operational requirements for air navigation assessed the needs of aircraft operators, particularly smaller carriers operating in Northern Ontario.

Marine Services

Briefs and submissions were prepared on policy and legislative issues such as pilotage fee increases, the National Transportation Act (Freedom to Move) and the re-writing of the Canada Shipping Act.

Staff was involved in the decision to design and build a car-passenger ferry to service the Kingsville/Lemington-Pelee Island-Sandusky, Ohio route.

Other activities included the promotion of the St. Lawrence Seaway, cooperation with the Great Lakes Maritime Forum, and work with film makers on a variety of marine-oriented film and slide presentations.

Rail

Staff prepared Ontario's position on such federal legislation as the proposed National Transportation Act, the National Rail Passenger Transportation and Rail Safety Act.

The production of an up-to-date provincial rail plan continued. Staff started an investigation to determine the potential for short-line rail in Ontario and discussions were opened with the various interested parties including CN, CP and Transport Canada.

Communications

During the fiscal year 34 submissions were made to the federal Department of Communications and the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC). Staff participated in 10 CRTC hearings.

Among their many other projects personnel were responsible for implementing and administering the 10.6 million dollar Television Extension in Northern Ontario (TENO) program; commissioning a feasibility study on the need for research on closed captioning of TV programming; and assisting 27 small to medium-sized businesses regarding business plan development and federal and provincial government funding among many other activities.

Research

This year, staff focused their efforts on improving the national co-ordination of research activities through the strategic highway research programs in both Canada and the USA. In June the Highway Innovations and Strategic Research Office was established to showcase innovative products and reduce the long interval between the invention of an improved product and its actual implementation.

A computer system was developed to evaluate alternative pavement maintenance and rehabilitation strategies.

Staff researched the effects of salt on the highway environment, looking into cathodic protection and rehabilitation of bridge decks, detection of deterioration, alternatives to salt and contamination of ground water.

Trucks and Buses

The bus office filed an amendment to Ontario Regulation 397/86 of the Public Vehicles Act to clarify the rules regarding the chartering of buses.

Staff continued to monitor the operational and financial performance of the intercity bus industry. A computerized database was developed to provide statistical information to the Registrar of Motor Vehicles when approving public vehicle tariffs.

Safety and Regulation

A Community Highway Safety Office was established to support and encourage the promotion of highway safety activities at the local level.

To assess the level of drinking and driving and to determine the characteristics of drinking drivers, a province-wide roadside survey was conducted.

Staff coordinated the passage of amendments to the Off Roads Vehicle Act and to the Motorized Snow Vehicles Act.

Staff also continued to encourage public safety awareness at trade shows, public forums and the media. A one-day Highways Safety Outlooks Conference was held in September as a first step towards the development and implementation of highway safety initiatives.

	FISCAL YEAR ENDING	
	MARCH 31, 1986	MARCH 31, 1987
Ministry Administration	$ 58,622,139	$ 61,774,354
Policy Planning and Research	11,695,725	12,958,132
Safety and Regulation	81,117,894	89,885,706
Provincial Highways	540,148,967	572,626,201
Provincial Transit	99,414,000	121,600,000
Provincial Transportation	8,251,550	10,089,452
Municipal Roads	537,634,638	597,100,490
Municipal Transit	351,510,281	298,569,757
Communications	3,343,398	3,473,784
	$1,691,738,592	**$1,768,077,876**

Deputy Minister's Office

Employment Equity Program for Women

During 1986-87, the program's name was changed from Affirmative Action to Employment Equity for Women. The goal, however, remained: the achievement of employment equity for women by ensuring a minimum of 30 per cent female representation in all classifications.

During the final year of a three-year strategy, emphasis was again placed on five areas of special concern: middle and senior management, technology-related occupations, engineering positions, highway operations and maintenance.

In other initiatives, staff provided technical assistance to managers and coordinated MTC's employment equity action plan and activities. Accomplishments included:

- 93 developmental assignments completed under the accelerated career development program;
- 11 developmental assignments through the employment equity incentive fund;
- 104 women hired in contract positions for highway operations and maintenance;
- design and development of promotional poster for job opportunities in highway maintenance;
- 70 career and work-related counselling sessions with ministry women;
- eight job competitions monitored;
- continuation of credit courses in computer studies for ministry employees—four (nine classes) held in the Downsview complex, conducted by Seneca College;
- co-sponsored TV-Ontario's series "Bits and Bytes" and ."Automating the Office";
- first conference held for ministry female professional engineers;
- first conference staged for women in maintenance positions;
- annual conference for approximately 75 employment equity unit representatives and council members;
- revisions to the employment equity network constitution, with major restructuring of the council;
- the provision of technical assistance and support to the employment equity network representatives in carrying out their roles and responsibilities; and,
- identification of a potential site plus completion of plans and cost analysis for proposed Downsview childcare centre.

Internal Audit Branch

During 1986-87, the Internal Audit Branch issued thirty-two (32) reports affecting all programs within the ministry's operations. In addition, many special situations were examined by request of senior staff.

The comprehensive approach to auditing is now better understood throughout MTC; improvements to the management and financial controls were evident.

Two reviews of the efforts of the branch were begun last year. One, by MTC's Management Improvement Branch interviewed principle clients to establish the acceptance levels of our reports and understanding of the process.

The other, ongoing, was by staff of the Office of the Provincial Auditor examining the progress made by the ministry toward implementation of the Bradshaw Report recommendations in 1980. It first recommended many of the changes in the Branch's operation and mandate.

The growing impact of the micro-computer has resulted in increased training of staff members to improve overall computer efficiency and; the acquisition of hardware and software packages.

Two meetings were held with the audit committee in which progress on planned audits for the year was reported. An overview of MTC from an audit perspective was presented and work plans discussed and approved. One major change approved was, that in future, follow-up responsibility to ensure recommendations approved in audit were implemented, would be given to the Branch, a function formerly the responsibility of the Strategic Policy Secretariat.

Strategic Policy Secretariat

The Secretariat was composed of three offices which support the minister, deputy minister and Strategic Policy Committee (SPC).

Policy Coordination Office

Staff managed the specific activities of the annual strategic planning process, recommended changes to the process, coordinated MTC's senior policy committee (SPC), Cabinet submissions, answers to questions in the Legislature, and liaised with central agencies.

Personnel also coordinated responses to government initiatives and issue statements for premier's and minister's attention and arranged visits of various foreign delegations. Other duties included coordination of the audit committee, liaison with the ombudsman's office and management of the consultant assignments committee.

A "Strategic Directions 1987" publications was prepared to provide the directions formulated to deal with emerging issues affecting MTC and government.

Human and Social Factors Office

Personnel were involved in a variety of major projects and consulting services. The office carried out its responsibilities for providing advice, responding to order paper questions, and coordinating the process for approvals of all public surveys. A ministry-wide review of services for senior citizens was coordinated.

Projects were completed and results reported relating to licensed disabled drivers, aesthetics in highway transportation, the Telidon Road Weather Information System, motorcycle accidents, new TV services and a survey of Ontario shippers.

An evaluation and survey of drivers was carried out on changeable message signs. Training material, including a user's manual was developed for the Telidon Road Weather Information System in maintenance operations.

Consulting advice was provided on a range of issues, such as the public's perception of maps, safety vests, rest areas, customer service and women in maintenance.

Outlooks Office

Staff's main function was to identify and analyze emerging trends in the external environment to assess potential implications related to the transportation and communications fields. The data base covered a wide variety of secondary information sources.

Information was disseminated, primarily through presentations to SPC, program committees and ministry offices. Information was also disseminated through bulletins in which staff identified and explored specific articles and reports of interest to a particular program area or office.

Staff also designed and carried out in-depth, in-house outlooks studies on monitoring regulatory reform based on requests internal to the ministry. Experts were also invited to outlooks sessions and senior management conferences to speak on current topics.

They prepared "Managing Change in a Dynamic Society" which was included as part 1 of the strategic directions for 1987.

Public and Safety Information Branch

Branch staff met MTC's overall communications needs, including liaison with radio, TV and print media, in both English and French.

A brochure for the Seconds Can Save program and a pedestrian safety poster were added to the many brochures, posters and pamphlets produced and distributed by the branch. Safety curriculum materials were produced for distribution to Ontario public and separate schools.

Personnel also produced the Ontario Traffic Safety Bulletin, MTC News, Annual Report, Working Together and other newsletters for MTC projects and offices. In addition, information officers were involved in the production of radio and TV commercials, A/V scripts and display advertising for newspapers and magazines.

Over the course of the year, audio-visual staff released two major films; the three-part winter driving film, Power Under Control, Limits of Performance and the award-winning Twinning of the Skyway.

Staff completed the film library's conversion to video. The audio-visual library includes traffic safety material for distribution to schools, police and the public.

Staff produced 6,783 black-and-white photographs, 22,070 colour slides and duplicates and 345 portraits.

Art and display staff participated in 20 exhibits across the province. A second trailer was built to include12 interactive electronic displays on child restraints, winter driving, drug and alcohol abuse among other safety-related subjects. Staff prepared artwork and typesetting for over 30

handbooks, manuals and pamphlets including the Airbreak Manual and the Ontario Telephone Commission Report.

Information Officers edited material for senior staff; researched and wrote 85 speeches and statements for the minister and deputy minister; and 347 general, contract and tender news releases.

Other responsibilities included the coordination of official ministry functions and the preparation of letters for the minister's and deputy minister's signatures.

During the year, information staff answered more than146,000 telephone requests for information and sent out over six million copies of safety material. And during the winter season, the branch received over 90,000 calls from the public for the winter road report.

Management Improvement Branch

Branch staff continued to provide an internal consulting service to the deputy minister and senior management committees on management and organizational improvement matters. Corporate projects were undertaken while consultative advice and assistance was provided tc program and line managers in pursuing specific initiatives within their individual organizations.

Increased application of information technology was again reflected in several of the branch's assignments. These included participation in the development of a long-range MTC information technology plan. The potential automation of executive communications functions was also investigated and the experiences of external agencies reviewed in developing recommendations to meet the ministry's needs. Work was initiated on an automated information system for the management of the equipment fleet; technical assistance provided in automating part of tender award process.

A prominent project was the coordination of necessary ministry actions to respond to Management Board's new directives and guidelines. They set new conditions and accountability for the management and administration of ministries. In addition, following several years of experience with the ministry's comprehensive auditing, a review of this function was initiated to confirm its effectiveness in meeting MTC's management needs.

Among the remaining projects, several were directed at organizational restructuring to reflect the changing nature and emphasis of the ministry's business delivery practices. These included the reorganization of the carrier licensing and information office and the Ontario Highway Transport Board (OHTB) whose roles will be significantly affected by the proposed trucking reform.

Reviews were also completed for regional traffic operations and the equipment office.

Office of Legal Services

Staff provided legal services to the minister and MTC. Legal officers, members of the Ministry of the Attorney General's staff seconded to MTC, are located at head office and in Eastern Region.

They provided legal advice on all aspects of the ministry's programs and prepared legal documentation through which such programs are carried out, e.g., contracts, claims, property acquisitions and disposals.

Counsel provided representation before various administrative boards and tribunals such as the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) and Canadian Transport Commission (CTC).

They also conducted prosecution for offences under the ministry's statutes, e.g.: the Highway Traffic Act, Public Vehicles Act and Public Commercial Vehicles Act, as well as the Motor Vehicle Transport Act (Canada).

Personnel advised on legislation affecting MTC and prepared and recommended amendments to the statutes administered by MTC.

Claims Section

Staff initiated claims on behalf of MTC against third parties for damage to Crown property arising from accidents on the King's Highway; investigated and resolved, frequently by negotiation, claims made against MTC (and, in some cases, the provincial government) arising from a variety of circumstances, such as:

- accidents involving provincial government vehicles;
- accidents resulting in injuries to government employees, while on duty by the action of a third party;
- accidents arising from alleged lack of maintenance of the King's Highway;

- accidents or emergencies on the King's Highway, necessitating the presence of municipal fire departments;

- damage or flooding to third party property arising from alleged improper drainage;

- depletion of rural well water supplies or pollution of wells allegedly from highway construction work, winter road maintenance or sand/salt storage facilities;

- crop damage claims said to have been caused by week spraying operations;

- spraying of automobiles or private property during mulching operations or highway zone-stripe painting; and,

- claims arising from incorrect computer information emanating from the Licensing and Control Branch.

Staff instituted claims against the public for damage to Crown property such as bridges, light standards, guide rails, etc., and where necessary, arranged for legal action to be taken against responsible parties through the ministry of the Attorney General.

Section staff were also responsible for administering MTC's commercial insurance needs.

Communications

The division is comprised of the Broadcasting and Cable Branch, Telecommunications Branch and Operations and Technology Office. Each contribute toward achieving the division's objectives:

1. to ensure communications users in Ontario have access to a reasonable choice of services at fair prices;
2. to promote efficiency and effectiveness in communications networks; and,
3. to contribute to economic growth in the communications sector.

Staff were involved in a broad range of activities, including policy development, regulatory interventions, industry support and technology application.

A major portion was expended in policy activities, designed to influence decisions regarding communications at the federal level. In 1986-87, 34 submissions to the federal Department of Communications (DOC) and Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) were made. In addition, staff participated in 10 CRTC hearings.

Broadcasting and Cable Branch

Staff actively promoted policies, positions and activities relative to broadcasting and cable interests of Ontario's residents and industries, using research, investigations and presentations to the CRTC and federal government. They also promoted economic growth in the broadcasting, cable, and related industries.

Broadcasting Office

Personnel represented the interests of Ontario in matters related to broadcasting. They identified and evaluated regulatory issues, and developed and recommended policies and positions on policy matters to the CRTC and federal government in order to influence federal policy.

They prepared several major documents in 1986-87, including submissions to the CRTC and DOC on the following issues:

- AM and FM radio regulations: While supporting the CRTC's move towards a less detailed, more supervisory approach, Ontario recommended the commission go further in reducing the regulation of radio in Canada; that the CRTC abandon its separate regulatory approach to FM radio; that it rely more on market demands to achieve diversity.

- Television broadcasting regulations: Ontario supported the overall intent of the CRTC's proposed new approach to Canadian content regulation. This would have allowed TV broadcasters to reduce the time allocated to Canadian programming if they maintained or increased their Canadian programming expenditures. However, Ontario also identified several flaws relating to the implementation of the approach and recommended ways of addressing these problems.

- Renewal of the CBC's television network licences: Ontario regards the CBC as the cornerstone of the Canadian broadcasting system and expressed support for many CBC's activities and strategic directions. Areas of concern to Ontario include the distribution of CBC services to underserved communities; the provision of regionally-appropriate CBC services in all parts of the province.

- Response to the report of the federal task force on broadcasting policy: In a major submission to the federal Minister of Communications, Ontario provided its response to the recommendations

of the Caplan/Sauvageau Task Force on Broadcasting Policy. Part I contained the province's recommendations for newbroadcasting legislation, while Part II focussed on changes in regulations, policies and programs.

Other issues addressed included sex-role stereotyping in the broadcast media, a revised approach to the broadcast advertising of beer and wine, the renewal of TVOntario's English television network licence and the introduction of the new TVOntario French network.

Staff were responsible for commissioning a feasibility study on the need for research regarding closed captioning of TV programming. In addition, they co-ordinated the quarterly publication of Ontario Communications News, which is distributed to interested parties.

Cable Office

Personnel represented Ontario interests in matters relative to cable TV services and other non-broadcast delivery technologies. Staff prepared submissions and comments to the CRTC on:

- Regulation of direct-to-home service in Canada: Ontario recommended Direct Broadcast Satellite (DBS) be the term used for these services, that service providers be given the opportunity to develop and compete fairly with one another and with other delivery technologies;

- Pay-per-view: Ontario recommended a pay-per-view service should be permitted and licensed by the CRTC. Key recommendations included consideration of channel leasing, no subsidization of pay-per-view by basic cable rates and free entry and exit to the pay-per-view industry for all players;

- Multi-point distribution systems: Ontario reiterated its position that fair competition exist between differing technologies, including MDS. A key recommendation was that the commission should call a public hearing on competition between delivery technologies to develop a broad regulatory framework fair to all players.

Personnel were also responsible for implementing and administering the 10.6 million dollar Television Extension in Northern Ontario (TENO) program. The objective is to increase the diversity and choice of TV programming available in northern Ontario.

They also commented on applications to offer specialty TV services as part of those provided for the basic monthly fee. Effort was made to ensure fair competition between cable and (S) MATV ((Satellite) Master Antenna Television) systems becomes a reality.

Telecommunications Branch

This branch includes the telecommunications policy, regulatory matters, and telecommunications industry and development offices.

Staff actively developed and promoted policies and positions relative to telecommunications issues and interests of Ontario's residents to the CRTC, federal government, other provinces, and the private sector. This involved research, analyses, and investigations of issues and related options and implications.

Telecommunications Policy Office

Staff were involved with broad policy matters and served as the primary liaison with the federal and other provincial governments on such matters. They were also responsible for issues affecting Ontario's independent telephone systems. Specific activities during 1986-87 included:

- the development and preparation of a brief to Ottawa which presented Ontario's views regarding the privatization of Telesat Canada;

- the development and drafting of a "terms of service regulation" that would govern the relations between Ontario's independent telephone systems and their subscribers;

- support and participation in federal-provincial-territorial meetings of officials, deputy ministers and ministers regarding the development of a national telecommunications policy;

- updating and revising the Ontario Communications Handbook;

- initiations of two Ontario-Quebec jointly-funded studies. One involved a review of independent telephone systems in Ontario and Quebec concerning policy issues. The second was a review of U.S. telecommunications regulation;

- responding to inquiries and requests from the public, community and special interest groups;

- input and participation on two inter-ministry task forces that reviewed northern telecommunications issues and northern development; and,

- input and participation on two internal task forces that developed the ministry's approach to information technology long-range planning and the implementation of policies and procedures to comply with freedom of information legislation.

Regulatory Matters Office

Staff represented Ontario in telecommunications matters before the federal CRTC. Major activities in 1986-87 were:

- participated in CRTC public hearing on Bell Canada's revenue requirements that resulted in a decision to lower long distance rates by 20 per cent and to rebate $206 million to customers;

- member of the federal-provincial team which issued a comprehensive report on telephone pricing and universality of service;

- provided comments to the CRTC on a number of telecommunications issues, including appeals, by both Bell and CNCP. Many of those proposed were adopted;

- participated in the CRTC public review of Bell Canada's construction program;

- reviewed the quality of service provided by Bell Canada in Ontario; and

- carried out extensive research into current telecommunications issues including review of activities of major Canadian and U.S. regulators.

Telecommunications Industry Development Office

Staff analyzed and reported on communications industry news, trends and economic indicators in Ontario. Major activities included;

- assistance provided to 27 small and medium-sized businesses, ranging from business plan development to accessing federal and provincial government funding;

- development of a trade policy briefing book providing analysis and comments on the effects of free trade in telecommunications;

- commissioning of a report on Ontario-U.S. transborder data flows to enhance Ontario's knowledge of currentindustry activities, including the description andquantification of data;

- preparation of two staff reports on Open Systems Interconnection (OSI) and Integrated Services Digital Networks (ISDN);

- bi-weekly and quarterly internal reports to the senior management of five ministries on telecommunications industry development in the province;

- preparation of a staff report on "Export Opportunities for the Ontario Based Communications Sector";

- joint federal/provincial commissioning of a study on "Regional Economic Development in the Telecommunications Sector"; and,

- joint Federal DOC/MTC production of a symposium on communications software, to be held at the Metro Toronto Convention Centre on February 3, 4, 1988.

Operations and Technology Office

Staff met their objectives in the areas of operational and technical support for the Ontario Government, consumers, suppliers, and manufacturers of telecommunications systems and service. Accomplishments in these areas in 1986-87 included:

- provided a portable satellite communications system with the federal government for Rick Hansen, the Man in Motion;

- consultation, design, and development of a joint federal DOC/MOH/MTC air ambulance communications system employing satellite communications;

- consultation, design and co-ordination of a federal DOC/provincial program to provide Ontario ministries with a satellite telecommunications network;

- TABS (Telidon Aviation Briefing System), was a joint project with Transport Canada to investigate the use of self-briefing terminals.

- RWIS (Road Weather Information System), was a project to provide practical, cost-effective information allowing MTC to provide better winter maintenance services through the efficient deployment of staff, equipment and materials;

- maintained a network of remote diesel power stations to allow northern Ontario access to telecommunications services;

- Provided valuable input in the publication of the Canadian Standards Association T-512.1 and T-520, T-530 and T-512.2 standards. Staff provided policy direction at the national steering committee and representation on the board of directors;

- held a "satellite users symposium" to inform telecommunications managers within the Ontario Civil and Public Service of advantages of satellite communications;

- attended the Armed Forces Communications Electronics Association Conference (AFCEA) in Washington at the request of the federal government to display several of the developed operational projects; and,

- consultation, design and installation of a joint federal/provincial fibre optic building communications system. The objective was to investigate efficient way of integration of voice/data networks in new and old buildings; its reliability, capacity and features.

- Other activities included consultation and design of an Ontario Government private telecommunications network utilizing fibre optic technology; review of wireless local area networks; vehicle navigational and information systems; and integrated services digital networks.

A preliminary research study evaluating RWIS and a paper describing the joint Federal/Provincial Satellite Field Trial were published.

Provincial/Municipal Transportation

Municipal Transportation Division

The division administered subsidy and provided technical guidance and leadership via the municipal roads transit programs. In addition, Municipal Transportation Policy/Planning Branch staff provides funding, guidance and expertise to municipal authorities. They also provided planning services to GO Transit and carries out transportation policy studies in support of municipal transportation objectives.

The division is further supported in the managing of the municipal subsidy programs by staff from MTC's district and regional offices.

Municipal Roads Subsidy Program

Staff were responsible for program planning, policy development and evaluation; and the overall administration of all municipal road subsidy programs.

Road grants were provided to 838 municipalities and 47 Indian Reserves under the Public Transportation and Highway Improvement Act (PT & HIA). Some the major projects included road/bridge improvements or expansions such as the Keewatin Channel Bridge in Kenora/Keewatin and the Highway 3 connecting link, Huron Church Rd. in Windsor. A number of major railway grade separations were begun, including McCowan Rd. in Scarborough, Wonderland Rd. in London and Centre St. in Brampton.

Highway Connecting Link Program

Subsidies were provided to municipalities for the installation of traffic signals and upgrading traffic computer systems; and counties to improve county bridges on local roads.

Funds were also provided under agreement, toward the operating deficits of seven municipal ferry services.

There were 888 km of municipal roads covered by connecting link agreements. MTC funded 76 construction agreements with a total subsidy expenditure of $20,861,000. An additional $1,948,800 was spent on maintenance activities in towns, villages and townships.

Development Road Program

Development road works are those municipal projects which would ordinarily place a financial burden on municipalities. MTC subsidized such projects under agreements with each municipality at up to 100 per cent of total cost. Such roads remain under the jurisdiction of the municipalities with work done either on a day labour basis or by contract. There were 10 projects resulting in an expenditure of $3,345,900.

Unincorporated Areas

MTC contributed $4,788,000 for maintenance and $2,872,600 on road and bridge improvements involving over 60 projects in the unincorporated areas. Some 18 statute labour boards, 231 local roads boards, 25 Indian Reserves and approximately 120 other groups received funds for road works in such areas.

SUMMARY

Area	Total Kilometres of Road	Approved Expenditures	Subsidy Paid
Metro Toronto	755.6	$ 64,007,900	$30,257,100
Upper Tier	19,963.7	$295,157,800	$168,293,700
Lower Tier	112,414.9	$729,334,600	$344,652,900
TOTAL	133,134.2	$1,084,500,300	$543,203,700

Transportation Industry Office

A major MTC goal has been to promote economic growth in Ontario, particularly in the transportation sector. TIO staff continued to support the manufacture and sale of goods and services in the transportation industry, domestically and internationally.

Personnel supported companies in product development and were involved in the development and manufacture of equipment for pavement analysis, patching repair and asphalt recycling.

They also worked on projects dealing with advanced fare collection systems, wide-area vehicle monitoring, transportation systems for the disabled and continuously variable transmissions.

To support export marketing, TIO staff established foreign government contacts and provided managerial and technical input to strengthen proposal or project development.

Staff were also involved in trade missions to the U.S. and China and a symposium in Jordan and Saudi Arabia at which ministry and Ontario private sector representatives participated. A proposal for a staff training exchange program between Saudi Arabia and MTC was accepted with details being worked out. Similar programs were developed with a range of client companies.

Personnel participated in hosting delegates from China, Brazil, Ecudor and Japan.

Transit Office

Personnel were responsible for MTC's transit program policy development and evaluation, administration of municipal transit financial assistance programs, development and management of operational improvement and demonstration projects, and the provision of planning assistance to municipal transit systems.

In 1986, a total of 73 municipalities received $153.5 million toward operations and $142.6 million toward capital purchases and construction.

Transit operating assistance provided a subsidy to cover 50 per cent of the theoretical net cost calculated on the basis of a target revenue/cost (R/C) ratio established for each municipality. Also, additional subsidy, up to a limiting amount was provided to municipalities falling short of their target R/C ratio. These experiencing an above normal population growth also received additional subsidy.

Capital funds were provided to municipalities at the rate of 75 per cent of expenditures associated with the acquisition of surface capital items and rapid transit construction.

"In 1986, a total of 73 municipalities received $153.5 million toward operations and $142.6 million toward capital purchases and construction."

The Toronto Transit Commission (TTC) placed orders in 1984 for 126 new subway cars to replace the 30-year-old Gloucesters, plus 52 articulated streetcars to replace its remaining fleet of PCC conventional cars. Delivery will start in 1987 and be completed by 1988. One hundred and ninety-five addition buses were purchased by municipal transit systems throughout the province. In addition, work continued on the North York Centre Subway Station on the Yonge line. The total cost of the project is $21 million.

In Ottawa-Carleton, work continued on the transitway with about two-thirds of the 31 km system operational. Construction during 1986 was concentrated on the East Transitway — Hurdman to Michael.

The Centre for Transit Improvement (CTI), continued to be under the auspices of the Ontario Urban Transit Association (OUTA), funded by MTC. Their role was to assist transit systems to improve efficiency and effectiveness and be a clearing house for transit information. Three special studies were conducted in 1986: Bus Life Study, Absenteeism Study, and a Study of Fare Strategies and Their Impacts.

MTC financial support continued for OUTA training programs. In addition, MTC provided two-thirds of the costs for training transit personnel on approved courses.

A major thrust was initiated to assist municipal transit systems in assessing performance through visual graphs of various indicators.

In the demonstration projects area, work began on the development of a proactive planning process designed to identify and select future demonstration projects geared to the requirements of Ontario's transit industry.

The Transit Information, Communications and Control Systems (TICCS) development project was successfully concluded. Work is now ongoing for the installation of the AVLC system in Hamilton. Work also commenced on the installation of a TTC system-wide automatic telephone information system (TimeLine). Work also continued on the system-wide installation of TTC's Communication and Information System (CIS). And a demonstration project aimed at effectively linking two transit properties with a common automatic telephone information system was undertaken.

A new fact book covering individual statistics for physically disabled services was completed for the year 1985.

The office produced its first newsletter on transportation for physically disabled persons — to inform the operators of disabled services and information on matters of interest in services for physically disabled persons.

"In the area of specialized transit for physically disabled persons, the number of municipalities providing service continued to grow and reached 56."

In the area of specialized transit for physically disabled persons, the number of municipalities providing service continued to grow and reached 56.

In Toronto, the computer-assisted passenger registration, reservation, scheduling and dispatch system was partially operational. The reduction of advanced booking time from seven days to four is expected in 1987. Thirty Orion II buses were delivered to TTC's Wheel-Trans Department. Designed for transporting physically disabled persons, their use will improve the quality of service. Thirty-five additional Orion II buses were ordered in 1986 by Wheel-Trans, to be delivered in 1987.

Work continued on a review of the current provincial user eligibility guidelines: the development of incentives for municipalities to accelerate needed service improvements and an increase in the subsidy rate for microcomputer reservation and scheduling packages that can be used by small to medium sized systems.

Municipal Transportation Policy Planning Branch

Transportation Demand Research Office

Staff were responsible for forecasting future transportation needs for all transportation program areas. Personnel continued work on the provision of sufficient support to MTC's highway, municipal and provincial transportation and regulation programs to meet identified data needs for planning and program delivery. During the past fiscal year, staff initiated the following projects: the develpment of a goods movement profile with an initial focus on the data collection program; and the development of a ministry/municipal land use monitoring program.

Municipal Transportation Policy Office

The municipal transportation policy office provided continuing support to the municipal transportation program. The project policy work undertaken by the office addressed pertinent corporate issues from the MTC strategic directions. The following was accomplished:

- participated actively in initiation, co-ordinationand management of the Greater Toronto Area Transportation planning forum activities;
- completed and presented technical analysis on the potential use of GO Rail services;
- initiated and defined a concept of "Transportation Gateways" for the GTA;
- reviewed Future Directions for the Municipal Transportation Studies Program;
- managed the urban transportation studies assistance program;
- developed analysis and reports in support of transportation needs of disabled persons;
- initiated reviews of subsidy policy options for municipal transit services which cross regional boundaries and of the potential for municipal transportation to support and stimulate tourism in Ontario.

Staff were responsible for forecasting future transportation needs for all transportation program areas and monitoring changes in the socio-economic environment.

In addition, personnel continued work related to the following:

- the provision of sufficient support to MTC's highway, municipal and provincial transportation and regulation programs;
- research efforts related to the improvement of transportation demand forecasting technologies, data processing and associated cost-effectiveness; and,
- the provision of technical leadership to municipalities by conducting seminars, workshops, technical discussions and participating in projects initiated by municipalities.

During the past fiscal year, staff initiated the following projects:

- the development of a goods movement profile; and,
- the development of a ministry/municipal land use monitoring program.

Toronto Area Coordinating Office

This office continued to provide a focus for inter-jurisdictional coordination on a wide range of transportation issues and projects in the GTA.

Staff accomplishments over the past year included:

- coordinated the GTA transportation investment review process and the input of the transportation planning forum
- initiated the GO Train extension studies
- coordinated the Ministry's transportation interest in planning for the railway lands
- initiated a planning study to determine the short and long term requirements for access to the Toronto Island Airport.

Coordinator: Transportation for Disabled Persons

Major responsibilities included representing MTC on federal/provincial and inter-ministerial committees, liaison with the minister responsible for disabled persons and other government ministries; consultation with disabled consumers and other interested parties, and developing new initiatives to provide mobility for Ontario's disabled residents. Major accomplishments realized during the first year included:

- co-ordinated a display of state-of-the-art vehicles used to transport the disabled with severe mobility impairments, ranging from personal mobility to wheelchair accessible taxis;
- negotiated an agreement in principle with Transport Canada to co-sponsor an accessible taxi demonstration project;
- initiated a study to identify opportunities to co-ordinate transportation services provided for mentally disabled;
- provided technical assistance in terms of policy development, for urban and rural areas, GO Transit Service, and disabled symbol permit program; and,
- provided a high level of customer service through one-window access to information related to all ministry programs related to disabled issues.

Transportation Technology and Energy Branch

Staff focused on research and development in transportation technology and energy areas with a view to new improved products and services.

Automotive Technology and Systems Office

This office is divided into four sections: Commercial Vehicles, Automotive Energy, Electric Vehicles and Experimental Laboratories.

Commercial Vehicles

Data from the vehicle tests conducted as part of MTC's contribution to the vehicle weights and dimensions study, sponsored by the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) and Roads and Transportation Association of Canada (RTAC), were analysed and presented in a series of reports and two video tapes.

Computer simulation techniques developed during the weights and dimensions study were used to address issues of vehicle configuration for both ministry and industry clients..

A testing project was initiated to evaluate the performance of snowplow vehicles in typical plowing modes. Results will be used to improve snowplow specifications.

The Hugh MacMillan Centre was sponsored to develop a multi-functional interface for car controls, facilitating evaluation of the needs of drivers with various forms of physical disability.

Automotive Energy

Staff continued to support the Transportation Energy Management Program's (TEMP's) promotion of propane, natural gas, and methanol as alternatives to gasoline and diesel fuel.

They also gave high priority to the development of gas engines for heavy-duty trucks and buses. Lower fuel consumption, improved pollution levels, and significant price advantages relative to diesel fuel made propane and natural gas attractive for this sector. To this end, an extensive bus engine comparative test program with six engines and four fuels was carried out. The first generation Cummins Big-Cam propane engine was fully tested and demonstrated. Development of the second generation Cummins Big-Cam propane engine and the first generation Cummins L-10 natural gas and methanol engines were initiated at Ontario Research Foundation (ORF) with the Cummins Engine Co., ICG Liquid Gas Ltd., and Consumers' Gas Ltd.

The OC Transpo propane and Hamilton Street Railway natural gas bus demonstrations were continued successfully. A new natural gas bus demonstration was initiated with Mississauga Transit. This project will employ Ontario Bus Industries buses with Cummins L-10 natural gas engines.

In parallel projects, staff initiated fleet assessment of methanolethanol-gasoline blends. The reliability and durability of first-generation neat-methanol vehicles was assessed with Ford and Shell; improvements to the cold-starting performance of neat methanol were investigated with Celanese and the Royal Military College (RMC); and combustion and vaporization characteristics of methanol fuels were investigated with RMC.

With the assistance of RMC and Consumers' Gas Ltd., low-pressure storage of natural gas was brought one step closer to reality by developing and testing highly adsorbent carbons.

The assessment of the cold-weather behaviour of propane and natural gas vehicles was initiated. An aerodynamic light-bar for an Ontario Provincial Police (OPP) cruiser was developed and tested. A converted General Motors (GM) medium-duty engine was tested for durability at the Ontario Research Foundation (ORF) in a joint program with Union Gas.

Electric Vehicles

Staff monitored, reviewed and analysed technological advances related mainly to the propulsion equipment used in electric road and rail vehicles.

Two types of battery-driven electric vans continued to be tested for the Ontario Centre for Auto Parts Technology (OCAPT).

A contract placed with UTDC Transportation Technology Limited (TTL) to evaluate a low capacity transit system for use in airports and central business districts was completed.

A study of the latest developments in hybrid or dual mode buses was also completed.

Experimental Laboratories

Staff provided expertise and testing facilities, including research and large scale test laboratories, mobile research laboratory, and a commercial vehicle testing facility. These facilities also included a digitally controlled chassis dynamometer designed to test light-vehicle exhaust emissions, fuel economy, and alternative fuels. Technical support for R&D Branch was provided, resulting in the installation of sensors to measure temperature, soil pressure, strain and displacement in experimental pavement sections on Hwy. 7 north.

Transit Control Technology and Systems Office

Staff continued to work closely with and provide technical assistance to Ontario's transit industry. Several projects were performed in conjunction with Ontario's transit properties, the Transit Office, the Canadian Urban Transit Association (CUTA), and the federal Department of Transport.

Personnel conducted research and development activities to assess the applicability of advanced technologies in Ontario transit systems.

Two prototype expert systems were built: one, jointly with Kitchener Transit, to assist with "spareboard" management, the allocation of transit buses and drivers: another, in-house, to assist with the evaluation of proposals submitted by consultants to undertake projects for MTC.

A project was launched with three trucking companies and the federal government to develop a wide-area vehicle monitoring system for the trucking industry. This system using earth satellite and cellular radio technologies was geared to improve the productivity and competitiveness of Ontario's trucking industry.

The development of a prototype robotic cleaning cart continued. It was to demonstrate the feasibility of such systems to the transit industry. Fabrication of the prototype cart was completed and a first generation control system installed. In addition, the vacuum cleaning arm was built, installed, and tested.

A fatigue-testing machine was built to verify the adequacy of a vender-supplied transit bus mat which uses fibre-optic technology for counting passengers. A prototype device using ultrasonic technology to measure bridge clearances from within a moving vehicle was developed for Central Region and will be tested in 1987-88.

A video designed to transfer information regarding the technology of passenger counting units and electronic fare collection equipment was produced in co-operation with Hamilton Street Railway, Ottawa/Carleton Transit, CUTA, the University of Waterloo and a private sector firm.

Rail Technology and Systems Office

Staff were engaged in activities in three major areas: review and management of ministry-funded projects, research and development, and advice to the ministry on significant transit-related issues.

Review and Management

Personnel contributed to the successful resolution of many technical and management issues and problems on the $19M Scarborough rapid transit program.

Analyses were conducted by UTDC and MTC and a plan for continued testing developed for the innovative floating frame steerable truck for TTC subway use.

Quarterly, staff reviewed the development of the Intermediate Capacity Transit System (ICTS) and its implementation in Scarborough, Vancouver and Detroit. Staff also participated in the review of the rail bus and low-capacity transit system development.

Research and Development

Generalized models of rail vehicle dynamics were developed on a personal computer, leading to a significant reduction in computer and software development costs and time.

Testing was successfully completed on bi-level commuter and subway cars to develop a novel, inexpensive technique for the measurement of their structural dynamic properties. This technique will be used to reduce vibrations on the bi-level cars.

A rail inspection and measurement system (RIMS), based on machine vision technology, was developed and was expected to be ready by May 1987. Field demonstration are planned and could lead to automated inspection of wheels and rails.

Transportation Energy Office

Staff were engaged in the delivery of TEMP — a joint venture of MTC and the Ministry of Energy (MENY). The aim was to reduce Ontario's dependence on oil in transportation through initiatives in two areas: development of alternative transportation fuels and marketing of energy management measures. MENY provided direct operational funding and policy direction for this program; MTC provided delivery.

The technical development of alternative fuels was undertaken by the Automotive Technology and Systems Office while the Transportation Energy Office — through its five subprograms — worked with industry, municipalities and the general public to promote the use of available alternative fuels and the adoption of fuel-saving measures and technologies.

DriveSave

Information on improving fuel efficiency was conveyed to the three DriveSave target groups: general licensed drivers, beginner drivers and commercial/institutional fleets of automobiles and light trucks.

Staff conducted two series of seminars throughout the province: one for fleet managers, the other for driver educators. A total of 19 seminars were held with attendance of 254 fleet managers.

Direct contact with the fleet industry was maintained through the drivesave fleet advisory committee that met five times.

In addition, almost three-quarters of a million items of printed materials were distributed, including slide-rule fuel economy calculators, pamphlets and posters. Information displays were set up at shopping malls in various Ontario centres and used as part of a booth at the Canadian National Exhibition, the London Western Fair and Toronto International Auto Show.

The FuelSaver newsletter, which provides information on energy management activities and measures, was published three times and distributed to over 12,000 recipients each issue.

Trucksave

Trucksave staff continued to promote fuel efficiency and savings to the industry by publishing information, making audio visual presentations and conducting the annual Fuel Economy Challenge. Direct contact with the trucking industry was maintained through the Trucksave Fleet Advisory Committee.

The planning of a business-oriented forum directed at chief executive officers was initiated.

The regular marketing of fuel efficiency in trucking was maintained, and an increase in demand for all Trucksave material was experienced. A new booklet "Choosing a Computerized Dispatching and Routing System" was published and Trucksave material was directed to truckers north of North Bay with the help of listings provided by the Licensing and Control Branch.

The annual Fuel Economy Challenge was conducted with 17 per cent increased driver participation. Planning was initiated for a new Interprovincial Economy Challenge between Manitoba and Ontario, in co-operation with Pro-Trucker and the Manitoba Trucking Association.

Municipal

Staff continued to work closely with municipalities to identify conservation and energy management opportunities and contact through the municipal transportation energy advisory committee (MTEAC). The MTEAC's newsletter was distributed on a quarterly basis, with a circulation of nearly 5,000.

The municipal fleet management information system (MFMIS), a stand-alone, microcomputer-based fleet management software package, was distributed to over 850 municipalities, organizations and government agencies.

Staff attended the following conferences with the display, disseminating literature and advice: Associated Municipalities of Ontario (AMO), Rural Ontario Municipal Association (ROMA), Federation of Canadian Municipalities (FCM), Ontario Good Roads Association (OGRA), Association of Canadian Public Works (ACPW) and Stratford Energy Week.

Personnel in the Share-A-Ride section continued to promote vanpooling and carpooling, with the objectives of saving fuel and reducing road congestion.

Government Programs

The program to convert government vehicles to operate on natural gas and gasoline (dual-fuel) continued with 55 vehicles operating on this fuel. The natural gas fuelling facility, installed at the MTC Downsview yard last year, was upgraded to accommodate the increase in the number of natural gas vehicles operating from the yard.

To support Management Board's directive to reduce fleet costs by five per cent, a major seminar was held to introduce government fleets managers to MFMIS.

ATF Marketing

With the propane industry increasingly able to operate without major government marketing assistance, staff concentrated efforts in support of the natural gas transportation fuel industry. Support was provided by participation in trade shows and seminars, the provision of technical and promotional manuals and fuel evaluation projects. The series of booklets describing all major alternative transportation fuels was updated and reprinted.

Administrative and Technical Publication Section

Staff provided a variety of financial and personnel administrative services.

Technical publications personnel were responsible for editing, typesetting, design, computer graphics and printing services to assist with technology transfer and marketing activities. Over 150 technical research reports, papers, and presentations were completed and copies distributed. Thirteen lenghty commercial vehicle reports and supporting slide presentations were produced for the June 1986 CCMTA/RTAC Heavy Vehicle Weights and Dimensions Study conference in B.C.

Over 100 promotional items, including pamphlets, flyers, posters, newsletters, and displays, were also produced. The acquisition of a MacPlus computer and laser printer enabled staff to produce camera-ready artwork and complicated drawings.

Provincial Transportation Division

The division provided support for the efficient and convenient movement of freight and passengers between municipalities within the province; and ensured continued modal choice for Ontario importers and exporters.

Through its five offices, staff facilitated the development and maintenance of functional, integrated and balanced transportation systems, identifying and reacting to Ontario-wide transportation needs.

Promoting user interests in intercity transportation systems and services, promoting intermodal program cooperation, personnel worked for the preservation of essential private and public transportation facilities.

Staff also had responsibility for external relations and a wide range of contacts with transportation agencies of other governments. The coordinator assisted in the development and administration of transportation policy to ensure it reflects government views.

External relations staff also provided MTC with a focus on changes occurring within the federal government, including transportation regulatory reform, rail passenger legislation and marine cost recovery proposals.

Aviation Office

Programs and activities were divided into three broad sub-groups: Remote Airport Development Program; Municipal Airport Assistance Program; and Aviation Influence related activities.

Remote airport development staff provided for construction and maintenance of a system of public airports in remote areas of northern Ontario. At present, the system includes 20 operating airports with an additional three under construction. They initiated a review of policies, standards and procedures for both the construction and maintenance programs.

Staff provided municipalities with technical assistance in developing and maintaining municipal airports. Advice was provided in planning, designing and operation. Agreements were developed with respect to financial assistance on construction projects and maintenance expenditures. This was available to 50 municipalities, covering much of the geographic area of the province. A major study to review policies, standards and procedures for construction and maintenance programs. And staff implemented the main recommendations, namely, the establishment for the marketing and management of airports plus assistance in the development of commercial areas.

Personnel also monitored the level of air passenger and cargo services in Ontario and assessed air carrier applications for new and improved services submitted to the CTC. In addition, the staff provided input to the federal government's initiatives, i.e., the proposed National Transportation Act. Another function was to monitor the federal government's initiatives related to airport policies and its potential impact on the operation and management of airports in Ontario.

A review of operational requirements for air navigation was undertaken to assess the needs of aircraft operators, particularly smaller carriers operating in northern Ontario. Staff also participated in Federal/Provincial working group to seek solutions for airport zoning problems. Increased use of passenger surveys was utilized to acquire a better understanding of the needs and expectations of air travellers in a constantly changing environment. Two were completed in the 1986/87 fiscal year: one in cooperation with City Express in the London-Toronto Island market; the other in cooperation with Pem-Air in the Toronto-Cornwall market.

Ontario Airports Map were updated and distributed, providing user information.

Rail Office

Changes in federal legislation, i.e., the proposed new National Transportation Act, National Rail Passenger Transportation Act and Rail Safety Act demanded extensive staff review, the preparation of appropriate provincial positions and closer correspondence with federal officials.

Staff carried out an evaluation of CN Rail and CP Rail plans to accelerate abandonment of their uneconomic branch lines.

The production of an up-to-date provincial Rail Plan continued. An investigation was begun to determine the potential for short-line rail in Ontario and discussions were opened with the various interested parties, including CN, CP and Transport Canada.

Other studies included a review of the impact of rail abandonment; on shippers; an analysis of the effect of rail closure on movement of heavy machinery by Ontario Hydro; and, an interprovincial review of passenger rail costing mechanisms.

Staff also began a review of the little-used Ontario Railways Act and prepared policy options with repect to the long-term prospects for intercity passenger rail service in Ontario under the proposed National Rail Passenger Transportation Act.

An investigation was initiated to review technical and modal trends in the transportation of dangerous goods and identify the prospective risks involved.

Staff also contributed to the CTC's grade-crossing Safety Council, played a lead role in a research project on improving at-grade road/rail crossings and coordinated an inter-provincial working group aimed at improving the terms of grade-separation cost apportionment.

Marine Office

Staff continued their close liaison with the industry, consulting with associations such as the Dominion Marine Association, the International Association of Great Lakes ports, the Canadian Shipbuilding and Ship Repair Association, the Great Lakes Development Association and Canadian Ports and Harbours Association.

To ensure provincial interests were considered, staff prepared briefs and submissions on policy and legislative issues such as pilotage fee increases, the National Transportation Act, (Freedom to Move), and the re-writing of the Canada Shipping Act.

In association with the Ministry of Trade and Technology, personnel played a key role in the negotiations leading up to the orderly closure of the Collingwood Shipyard.

In the area of port assistance the office manager acted as chairman of the Port of Toronto Technical Advisory Committee; staff were also involved in the setting up of the DeWin Corporation, a joint marketing venture for the ports of Windsor and Detroit; and studies relating to improvements to ports at Michipicoten and Sault Ste. Marie.

Staff was heavily involved in the decision to design and build a car-passenger ferry to service the Kingsville/Leamington-Pelee Island-Sandusky, Ohio route. A commitment to design and construct a new vessel estimated to cost $10M was received from Cabinet and conceptual design work completed.

A number of information and marketing activities aimed at the offshore market were undertaken, including:

- a standard advertisement placed in various marine trade publications;
- cooperation with the Great Lakes Maritime Forum to provide a regional commercial marine map;
- work with film producers and Expo staff to ensure Ontario's marine mode had representation in films to be shown at Expo '86; and,
- continued liaison with the St. Lawrence Seaway Authority along with the Saint Lawrence Seaway Development Corporation, and other interested parties in the United States to encourage more traffic through the seaway system.

French and English versions of an eight-minute film extolling the advantages of Ontario and the Great Lakes transportation system was produced. The accompanying information package, designed primarily to attract off-shore customers into the system, was produced for distribution through Ontario Houses, Canadian Embassies and during the 1987 Great Lakes St. Lawrence Seaway Trade Mission to five European cities.

Planning and preparation was undertaken for an International Great Lakes-St. Lawrence River Mayors' Conference, May 1987. Staff participated in the planning, scheduling and program development for the conference.

Goods Distribution Office

Staff developed specific activities in line with current strategic directions and supported the achievements of ministry objectives, particularly related to economic growth and export trade.

Emphasis was directed to promoting the efficient export of products to the U.S. market through improved transportation/distribution. This involved close liaison with the Ministries of Industry, Trade and Technology, Northern Development and Mines and Agriculture and Food. Major program elements included:

- Continuing to provide a physical distributionconsulting service to smaller Ontario export oriented shippers;
- Full written reports were prepared for 106 firms in Southern Ontario; 20 reports prepared by the Thunder Bay Office; and Timmins staff prepared 14 full written reports. In addition, many firms received written information about specific aspects of distribution related to a particular concern or problem. By far the largest number of requests for assistance (1,044) were handled by phone. Due to this activity, it is estimated firms realized $2.7 million savings in distribution costs, increased sales by $1.8 million, and anticipating additional sales in the order of $3.2 million;
- Groundwork completed for the establishment of a toll-free Northern Ontario goods distribution information service. Funded by the Northern Development Fund, it would provide shippers with transportation and service information relative to their distribution needs.

Other activities included:

National Transportation Policy Review - staff coordinated ministry analysis and the development of an Ontario response to federal legislation.

Canada/U.S. Trade Negotiations - they coordinated ongoing ministry analysis of the potential impact of these negotiations on Ontario's transportation and communications sectors.

Western Grain Transportation - ongoing coordination of Ontario's efforts to have the federal government address the concerns of provincial oilseed crushing industry regarding the subsidy of western competitors; initiation of a detailed consultant study on the costs of grain movement via the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

Northern Ontario - initiation of a comprehensive analysis and forecast of goods transportation needs, service and infrastructure developments and constraints in the north.

Goods Transportation Costing - a capability to develop transportation cost information and analysis has been established.

Passenger Systems Office

The Office represented the provincial interest in intercity passenger transportation. Responsibilities included multi-modal policy, strategy and initiatives with respect to passenger travel within Ontario. Specific activities and achievements during the year included:

- funding and technical support for the Gravenhurst passenger terminal renovation officially opened in October;
- approval and implementation of the passenger terminals program;
- a feasibility study to develop a joint bus and rail station in Orillia;
- initial discussions and planning for potential passenger terminal projects in St. Mary's, Napanee, Parry Sound and Nakina;
- publication and distribution of the Ontario Intercity Transportation Guide, detailing scheduled air, bus and rail passenger services in Ontario;
- initiation of a series of policy studies of Ontario's major passenger transportation corridors;
- policy development of accessibility for the disabled and seniors to intercity services;
- initiating a feasibility investigation for demonstrating Accessobus in Ontario; and
- support for MTC's role as the province's representativein international bridges and tunnels.

MTC's Regions

Central Region

Engineering and Right-of-Way

A total of 31 projects with an estimated program value of $110,000,000 were designed and cleared for contract advertising covering all types of highway improvements and rehabilitation throughout the Region.

New design initiatives commenced on Highway 401 in the Metro Toronto area for major rehabilitation and easterly extension of the 12-lane collector distributor system to Pickering. Design of other major freeway projects in the Brampton and Burlington area continued.

Planning proposals for highway projects south of Hamilton and in the Guelph area continued and new planning initiatives for extension of Highway 410 north of Brampton and Highway 404 north of Newmarket were commenced.

Construction

In the Burlington area, the first project to refurbish the old skyway — removal of the deck — was completed. At the same time, grading from south end of the skyway to Highway 20 continued throughout winter.

Several bridge painting projects were carried out, the most prominent being work on the Garden City Skyway in St. Catharines, and Avenue Rd. and Highway 401 in Toronto.

In the Toronto area, work continued on projects on Highway 7 from Keele Street to Bathurst; the new portion of Highway 7 was opened late in the year. Improvements to the Highway 404/401 interchange, as well as Highway 404/Sheppard Ave. at Fairview Mall, were completed. On Highway 401, shoulder rehabilitation was carried out from Warden to Morningside.

On Highway 403, work began on portion from Matheson Blvd. to Eglinton Ave.

On Highway 410, the projects at Bovaird Dr. and Steeles to CNR were completed while the portion from Vodden to Bovaird was started — for completion in 1987, thereby completing two lanes from 401 to Bovaird Dr.

Highway 404 work continued with an advance structures project, from Aurora Rd. northerly.

Resurfacing was carried out on Highway 401 from Cobourg to Highway 30. Work continued

on Highway 35/115 with projects from Orono to Taunton Rd. and Taunton Rd. to the junction of 35/115.

At Peterborough, work on Highway 115 was completed from Highway 28 to Queensway and Highway 35, work began from Rosedale to Coboconk.

Maintenance

In the year preceding March 31, 1987 through a combination of new highways being constructed and existing highways transferred to municipal jurisdiction, the highway network maintained experienced a new increase of 266 two-lane kilometres for a total of 5,404 two-lane kilometres.

Routine maintenance activities were performed on this network in summer and winter and hot-mix patching carried out in all three districts to a total of 23,430 tonnes.

Winter maintenance activities required the use of 90,245 tonnes of salt and 126,243 tonnes of treated sand.

The emergency patrols on Toronto freeways patrolled approximately 675,000 vehicle kilometres, providing assistance to 22,095 motorists and dispensing 1,308 litres of fuel.

A road weather information system (RWIS) was implemented on a trial basis for the winter season in Toronto District. It incorporates weather information from Environment Canada and information on winter road conditions from the ministry's maintenance yards. This information is made available to staff to improve the effectiveness of winter maintenance operations — and through the Public and Safety Information Branch to the media for travel information purposes.

Municipal Program

Staff was responsible for managing the municipal roads programs, including overall budget control for the subsidy and King's highway connecting link programs in Central Region.

During the year, 115 municipalities and six Indian Reserves received regular subsidies under the Public Transportation and Highway Improvement Act.

Road and Bridge Sections	Road Kilometres	Approved Expenditure	Subsidy Paid
1. Metro Toronto	755.6	$ 64,007,910	$ 30,257,100
2. Regions	3,627.7	84,899,700	42,279,100
3. Counties	1,477.7	14,436,700	10,321,900
4. Townships and Indian Reserves	7,985.5	29,682,200	15,954,200
5. Urban Municipalities	17,580.9	267,585,900	118,667,700
	31,427.4	$460,612,410	$ 217,480,000

In 1986/87, office staff administered a connecting link program involving 32 construction projects with a provincial contribution of approximately $3,162,256 and $564,500 for maintenance in towns and villages.

A further $22,900 was contributed to assist in constructing sidewalks along King's highway and county roads in townships.

Drivers and Vehicles Operations

Staff conducted 300,547 pre-test examinations and 217,904 road tests for driver's licence applicants. As well, 188,087 temporary driver's licences were issued. Driver improvement counsellors conducted 12,739 demerit point interviews, 169 medical hearings, 282 accident repeater interviews, 14 school bus, and 110 medical waiver hearings.

Licence Issuing

Licence issuing offices located in Toronto, Oshawa and Hamilton dealt with 436,752 transactions.

Vehicle Inspection

Staff checked 16,794 commercial motor vehicles both at truck inspection stations and carrier terminals located in Central Region. A total of 19,806 cars and light trucks were inspected at either permanent or portable lane facilities. Approximately 1,823 school purpose vehicles and 1,045 public vehicles were inspected. Public concerns in respect to motor vehicle safety inspection resulted in ministry staff conducting 2,306 investigations of motor vehicle inspection stations.

Highway Carrier

Enforcement staff detained for inspection 464,777 commercial motor vehicles for compliance with the Highway Traffic Act, Public Commercial Vehicles Act, Motor Vehicle Transport Act, Public Vehicles Act, Fuel Tax Act, and the Dangerous Good Act, resulting in 13,507 court convictions.

Southwestern Region

Construction

Work continued on the last five km section of Highway 403 between Brantford and Woodstock, although an extremely wet fall delayed completion of the grading and structure contract and the subsequent paving and structure contract. The opening of this section is delayed until mid 1988.

A full reconstruction and major widening contract on Highway 18 from Amherstburg northerly for five km was completed. In preparation for the completion of the E.C. Row Expressway and Huron Church and Dominion Blvd. interchanges, an advance fill contract was completed. A major widening and reconstruction contract was completed on Highway 6, 21, west of Owen Sound.

Construction continued on Highway 8 New from Highway 401 northerly for 3.1 km with the completion of phase II and the award of the phase III and final contract.

Resurfacing contracts were awarded on Highway 24 (13 km), Highway 59 (23 km), Highway 19 (10 km), Highway 7 (10 km), Highway 89 (8 km), Highway 70 (8 km), Highway 91 (14 km), Highway 26 (5 km), Highway 4 (3 km), Highway 12 (6 km), Highway 27 (3 km), Highway 400 (15 km).

Joint rehabilitation work was undertaken on a 22-km section of the westbound driving lane of Highway 401 from Tilbury westerly. Some 3,312 joints or bumps were removed and refilled with new asphalt after which the driving lane was cold planed and resurfaced.

Major reconstruction was completed on a 17-km section of Highway 21 near Petrolia, including a new structure over Bear Creek. A contract was awarded for the widening of Highway 10 to four lanes between Shelbourne and Primrose. Contracts were awarded for work on a total of 22 structures at various locations throughout the region.

Maintenance

In addition to routine maintenance activities, traffic signals were upgraded or replaced at seven locations and each district initiated the new highway signing policy program.Insulated doors were installed at 19 patrol garages, along with two new insulated roofs. Seven new sand storage domes were constructed and each district began upgrading underground storage tanks.

Winter was considered light to moderate. Few road closures were experienced. Blowing snow, resulting in reduced visibility, was the major concern. Continued good results from the privatized snowplowing/sanding were again evident. The one person plow trials are ongoing. With the development of a fold-down wing, the use of one person plows could increase significantly.

Municipal

A total of $155,569,100 in subsidies was paid to counties, regions, cities, towns, villages, townships and Indian Reserves. Approximately $5,598,500 was spent on connecting link projects and $235,600 for two development road projects.

Drivers and Vehicles

The enforcement operations were reorganized; privatization initiatives were begun at ministry issuing offices in Chatam and Stratford; and an extensive review of driver examination and licensing services conducted. In addition to completing the driver review, staff also conducted 83,821 road tests and 125,311 pre-examinations. Regional driver improvement counsellors also completed 7,832 demerit point interviews. The findings are currently being implemented.

MTC's issuing office in Stratford was privatized and privatization is currently underway in the ministry issuing office in Chatham. London's issuing office was reorganized to provide total "one-window" service to the public. Ninety-two licence issuing agents operate on behalf of the ministry in the region. Monitoring and training of such agents is provided by MTC personnel.

Reorganization of enforcement staff was completed and area supervisors in place in all 10 detachments. Using the criteria and standards established under the Canadian Vehicle Safety Alliance, staff performed 10,100 safety inspections on commercial motor vehicles. In addition, 2,731 inspections were conducted on buses, 1,429 of which were commercial buses, and 1,302 school-purposes vehicles. The mini-lane safety inspection program was conducted from spring through fall with 4,864 cars and light trucks inspected.

Staff also experimented with expansion of the mini-lane operation into the winter months. Staff also investigated 835 complaintsabout the Motor Vehicle Inspection Station program.

Highway carrier staff performed 415,688 physical and 105,886 document inspections on commercial motor vehicles; 11,533 convictions were registered for various offences. Investigations were conducted on 442 reports of inspection on public commercial vehicles, and 42 on public vehicles. In addition, 9,101 over-dimensional/overweight permits were issued.

Eastern Region

Maintenance

The major winter Region activities consisted of 1,165,688 km of snowplowing, application of 76,416 tonnes of salt, and the spreading of 47,964 tonnes of sand.

Summer maintenance activities included 4,250 km of centreline painting and 4,064 km of edgeline painting. A total of 898 trees and 22,468 shrubs were planted and 86 hectares seeded with grass. Approximately 1,275 dead and dangerous trees were removed, and 4,048 hectares of weeds and brush sprayed. Traffic signal work included six new installations, nine modifications, and installation of six flashing beacons. A total of 219 new luminaires were installed, with 279 others modified. Two ferry services were operated.

The Wolfe Island service made 6,364 trips carrying 347,002 vehicles, the Glenora service completed 20,459 trips carrying 260,210 vehicles.Permits were issued for 765 building projects, 394 entrances, 302 encroachments, 560 field advertising signs and 1,573 guide signs.

Municipal

A total of $109,943,441 in subsidies was paid to nine counties and one regional municipality, 135 townships, 67 urban municipalities, three Indian Reserves and several unicorporated municipalities. In addition, $4,015,714 was spent on 20 connecting links, and $1,591,615 on six development roads.

Provincial contributions were also made to:
4 Municipal Ferry Services- $1,050,100
126 Municipal Traffic Services-- $1,273,091
2 Municipal Airports- $ 213,461
5 Special Sidewalk Projects- $ 78,500
2 Connecting Link Maintenance - $ 343,408

Construction

Major widening and resurfacing of the Ottawa Queensway continued from Bronson Ave. to Main St., Belfast Rd. to east of St. Laurent Blvd., including a new structure at St. Laurent and an underpass for Ottawa Transpo; and the widening of the Hurdman Bridge.

Two new structures over the Muskrat River on Highway 41 and a county road at Pembroke were constructed. Resurfacing of Highway 148 was also included in that contract.

Resurfacing was done on Highway 2 and 43 in the Perth area, Highway 401 eastbound between Belleville and Trenton; and Highway 417 west of Highway 34. Major reconstruction was undertaken on Highway 648 at Wilberforce and Highway 62 at Bonnechere.

A new structure over Moore Creek on Highway 523 was completed. The eastbound Highway 401 structure at Pitt Street in Cornwall was rehabilitated.

Several structures were sandblasted and coated. Grading was completed for a new patrol yard at Summerstown.

Drivers and Vehicles

Driver examination staff conducted 93,067 pre-tests for driver licence applicants and issued 39,329 temporary licences. Driver improvement counsellors conducted 2,976 demerit point interviews.

Licence issuing offices in Kingston and Ottawa dealt with a total of 207,742 transactions.

Regional vehicle inspection staff inspected 3,419 commercial vehicles,and 2,351 passenger vehicles and light trucks. A total of 1,305 school buses and 239 commercial buses were inspected, and 1,466 investigations of inspection stations. Carrier enforcement staff inspected 171,198 commercial vehicles and completed 9,681 reports of inspection resulting in 5,647 sworn informations. Investigation personnel conducted 1,005 investigation of alleged violations of the Public Vehicles Act and the Public Commercial Vehicles Act.

Engineering and Right-of-Way

Nineteen capital construction projects were prepared for contract award and an additional 33 miscellaneous projects were also processed by office staff.

A planning study of Highway 417, Ottawa Queensway from Maitland Ave. to Acres Rd., regarding the widening of Highway 417 in conjunction with the construction of the O.C. Transpo Transitway was completed. The planning of an interchange at Highway 17 and Champlain St. and the four-laning of Highway 17 from Champlain St. to east of Navan Rd. was also completed.

A major design project for the widening and rehabilitation of Highway 417, Ottawa Queensway was completed from Nicholas St. to Belfast Rd.. Design was underway on a new C.P.R. subway at Pakenham on Highway 15 and designs were completed on projects on Highway 17 for intersection improvements and passing lanes at Highway 17 & 44; and in the vicinity of Antrim, reconstruction of Highway 15 from Franktown northerly and resurfacing of Highway 417 east of Highway 138.

Design was completed for intersection improvements and widening of Highway 33 at Gardiners and Days Rds. in Kingston Township. Designs were completed and are in progress for the reconstruction of Highway 2 from Gananoque easterly to Highway 2 and 401.

Northern Region

Construction

Major construction work completed on both Highway 11, four-laning the Callander Bypass and Highway 144 New, (Northwest Bypass). Construction work began on Highway 654 from Highway 11 southerly, Highway 518 from Highway 11 westerly, Highway 575 from 8.3 km north of Highway 11 northerly, Highway 101 Schumacher to South Porcupine, and structure work on Highway 637 Wahnapatie structure.

Grading work was completed on Highway 560 Elk Lake easterly, Highway 575 from Verner northerly and Highway 637 west of Highway 69. Grading and paving was completed on Highway 11B from Highway 11 to Cobalt and Haileybury, Highway 69 passing lanes north of Highway 526, Highway 124 from Sundridge westerly, Highway 11 from Cochrane to Smooth Rock Falls, Highway 17 from 21.5 km east of Highway 6 easterly, Highway 560 from Highway 11 to Charlton, Highway 17 east of Chalk River and paving was completed at Highway 6 from 23.3 km north of South Baymouth northerly.

Bridge Rehabilitation was completed at Highway 6 Little Current Swing Bridge, Highway 11 White Clay River, Highway 65 Makobe River structure at Elk Lake. New structures were completed at Highway 118 Magnetawan River Sand Lake, Highway 69 C.N.R. overhead at Cranberry Lake, and Highway 112 Blanche River Tarzwell.

Drivers and Vehicles

A staff of 23 driver examiners and clerical support conducted a total of 21,188 road tests and 51,083 examinations. One regional review officer, responsible for driver improvement counselling, conducted a total of 1,941 interviews with drivers who had reached the nine demerit point level and conducted a total of 10 administrative reviews.

A staff of nine vehicle inspectors conducted 4,235 commercial vehicle inspections, 1,188 school purpose vehicle inspections, 83 inspections of church buses, transit buses, physically disabled passenger vehicles and highway buses. They also conducted a total of 486 investigations concerning licensed motor vehicle inspection stations and operated portable mini safety inspection lanes which resulted in the inspection of 1,610 light trucks and cars.

A total of 386 vehicles were removed from service for safety-related defects. The audits, investigations and inspection of motor vehicle inspection stations, commercial vehicles and passenger and light truck vehicles, resulted in a total of 247 charges laid under the HTA.

Nineteen highway carrier officers conducted a total of 101,229 inspections at five permanent truck inspection stations, four audit truck inspection stations and six patrol areas. A total of 5,134 reports in suspected violations were completed with 3,282 resulting in court action being taken.

Municipal

Various road assistance programs amounted to $47,860,000 for 150 organized municipalities. These included one county, one region, one district municipality, three cities, 35 towns, seven villages, 81 townships, four improvement districts and 17 Indian Reserves. Also administered was $3,280,000 for 13 connecting link projects and $1,771,000 for eight development roads.

Within the unincorporated areas, $5,093,700 was provided for maintenance and construction on local roads within the unincorporated areas, including 113 local roads boards, nine statute labour boards and numerous special and specific projects.

Maintenance

Summer work was carried out on some 5,570 km of King's secondary and tertiary highways. Two ferries were operated at Moosonee and Gardiner. In addition to routine maintenance operations, projects for gravelling, priming, surface treating, mulching, crack sealing and asphalt patching were completed.

Winter maintenance was carried out on most of the above highways. Snowplowing, using private units, was increased to 39 plows. Two new domes were constructed and four sites prepared for future domes. Energy conservation was continued by two oil-to-gas conversions, the installation of new energy efficient doors, and adding insulation to ceilings. These measures reduced energy usage as much as 35 per cent in some garages.

Engineering and Right-of-Way Office

Planning and design staff completed 26 projects for a total value of $40,138,000, sixty-four per cent in-house and 36 per cent by consultants. These included: system expansion, consisting of 39 km of repaving, three km of new construction, five km of major widening and one new interchange; rehabilitation, consisting of 236 km of resurfacing existing highways, restoring several bridges and modifications of passing lanes on Highway 69 and Highway 17.

Northwestern Region

Remote Northern Transportation Office Airport Construction

Angling Lake: Equipment complete. Minor equipment purchase. Major equipment ordered.

Kingfisher Lake: construction 50 % complete.

Muskrat Dam: construction 75 % complete.

Ogoki: construction 50 % complete.

Peawanuck: construction 45 % complete.

Total value of work: $3,067,000.

Various activities carried out for upgrading purposes at 14 airports as follows: winter gravel hauls, master plans, water well, equipment restoration, runway resurfacing, drainage improvements, installation of runway lightings, installation of ARCALS, installaton of APAPIS, crushed gravel contract, development of gravel source, upgrade airport road, surface stabilization trial, waiting room additions, Bailey Bridge work, fuel storage facilities, energy conservations retro-fit.

Total value of work: $766,000

Total value of construction: $3,833,000

Routine carried out at 20 remote airports

Total value of work: $3,383,000

Construction work carried out on reserve roads at three remote settlements.

Total value: $63,000.

Total value of work performed by remote northern transportation office staff: $7,284,000.

Construction

During the past year, work continued on Highway 631 from 70 km north of Highway 17, extending northerly 35 km.

Meanwhile, a contract was awarded for the reconstruction of Highway 17 from 8.7 km east of Highway 519 easterly 28.9 km, including two passing lanes. Reconstruction of Highway 527 commenced, starting at 47.8 km north of Highway 11/17 and extending northerly 10.1 km. A significant reconstruction contract extended Highway 587 for 14.5 km from Highway 11/17. An extensive paving contract was completed on Highway 17 from 2.9 km west of Savanne westerly to Upsala; another on Highway 11 from Flanders to Highway 11B was significantly completed. Extensive grading work continued on the Bending Lake Road.

In the Kenora area, work on the Kenora Bypass continued with the award of a contract from Highway 658 easterly to Highway 659, involving extensive rock excavation. Major rehabilitative work of the Keewatin Channel Bridge continued as well as the Rainy Lake Causeway. Another major rehabilitative contract of Rainy Lake Causeway, high and low level portion, was also awarded.

Engineering & Right-of-Way Office

In the 1986/87 fiscal year, Northwestern Region's engineering and right-of-way office staff delivered contracts for approximately $33.0 M worth of construction. It comprised 20.3 km of new construction, 54.4 km of reconstruction, and 169.2 km of resurfacing, for a total of 243.9 km. The program included two new structures and rehabilitation of 12 others. An additional 12 projects for patrol yards, vehicle inspection stations, bridge painting, and other miscellaneous projects were also completed, for an additional value of approximately $1.2 M.

Property acquisitions for the capital construction program were carried out as well as undertaking the necessary engineering, geotechnical and field survey operations. Staff also provided technical guidance during construction of ministry contracts, as well as to municipalities throughout the region. They also carried out environmental and corridor control activities and provided input into the MTC's pavement management system.

Access Roads Office

Summer and winter maintenance was cost shared with main-user complaints on 260 km of industrial roads and 69 km of tertiary roads. In addition, administration and control took place over 413 km of recoverable access road maintenance and 16 access road construction.

Drivers and Vehicles Office

Vehicle inspection staff completed 2,993 mechanical fitness inspections on commercial motor vehicles. In addition, 1,633 vehicles were checked in safety lanes. There were also 706 inspections done on school buses.

Highway carrier staff checked 77,537 commercial vehicles which resulted in 4,346 charges being laid before the regional courts. Driver examination staff conducted 19,862 pre-test examinations and 12,400 road tests for driver's licence applications. The driver improvement counsellor conducted 1,018 demerit point interviews and 13 medical hearings.

Licence issuing office staff processed 54,801 transactions. In addition, some 28 driver and vehicle licence issuing agents processed vehicle and driver transactions.

Maintenance

Summer and winter maintenance was performed on over 5,800 km of King's, Secondary and Tertiary Highways. The unusually mild winter resulted in a substantial reduction in winter maintenance costs. The privatization of maintenance operations continued to increase. This year 38 per cent of maintenance operations were rehabilitations, prime and surface treatment and maintenance crushed gravel were undertaken. Patrol facilities were upgraded with the construction of four sand domes and two salt sheds.

Municipal

Exactly 70 municipalities and 11 Indian Reserves received subsidies amounting to $18,193,200. Staff administered eight connecting link projects at a total cost of $4,185,000. Some $3,735,000 was provided to 116 local roads boards, eight statute labour boards, 34 Indian Reserves (11 in the remote north) and other informally organized groups involved with public roads outside of MTC's jurisdiction.

Engineering and Construction

Highway Engineering Division

Engineering and Materials Office

Foundation Design Section

Foundation investigations were carried out during the fiscal year for a total of 45 structure and earth rock-work projects. Appropriate foundation reports for design and construction purposes were also prepared for each project. A total of five were assigned to geotechnical consultants working under staff direction. The remaining 40 were carried out in-house.

In addition, foundation reports for 28 projects were prepared for inclusion in contract documents. Preliminary and final foundation design drawings were reviewed for 31 future structures. Technical advice was provided to MTC in all regions and head office and municipalities and other outside agencies on all aspects of foundation design and construction.

This included about 35 construction problems where site inspection by senior foundation staff was necessary to recommend immediate remedial action. These included embankment and other earth work failures, culvert and tunnel dewatering problems and soil anchor installation problems.

Twelve instrumentation projects were monitored to determine settlements, lateral movements and in-situ stresses of rock and earth embankments, including some where earth reinforcement was incorporated in the design.

Bituminous Section

Program delivery activities in Central Region and across the province were supported by materials-testing such as bituminous mix design and mixture testing, by product evaluation and providing technical advice on construction and maintenance issues. Long-term monitoring of the quality of recycled hot-mix was ongoing along with work on developing test methods for the design of asphalt pavements which do not deform.A rubber coated vibratory roller was evaluated for improved surface texture and reduced permeability of asphalt pavements.

Work continued on the development of performance specifications for asphalt materials and construction with the introduction of a price adjustment system for the quality of bridge deck waterproofing material. The first two courses for the certification of asphalt technicians from the private sector were organized and delivered.

New specifications were put in place for improved aggregate requirements for heavy duty pavements to permit the use of lignosulphonate, a by-product of the pulp and paper industry, as a dust palliative.

Chemicals Section

Staff continued their activities in revising and updating the list of Designated Sources of Materials (DSM); providing expertise and testing/inspection services for all regional units; reviewing policies and procedures for structural steel coating specifications and contracts; evaluating durable traffic marking. They completed an evaluation of an epoxy zinc primer/vinyl topcoat system for structural steel and recommended its inclusion in DSM.

Concrete Section

Requests for assistance from staff by Regional Construction staff remained high. Particular attention was given to the introduction of new bridge rehabilitation technology into Northern Ontario. Staff were involved in rewriting the concrete sections of the construction manual and in preparing a new a/v training aid on cathodic protection.

The use of a new performance specification for concrete strength was extended. Discussions with industry were begun with a view to introducing a performance specification covering the strength and thickness of concrete pavement and base next year. The move towards industry testing of plastic concrete continued. Staff helped the industry to set up a new certification program for concrete field technicians and continues to organize industry-wide laboratory testing correlation programs. Positive action has been taken to assist laboratories who perform poorly in these programs.

Efforts were made to improve the quality of concrete products purchased by MTC by increased inspection and improved specifications. The section continued to automate and modernize laboratory equipment to improve the speed and accuracy of testing.

Durability of new concrete continued to be of major concern. The investigation of the use of sealers to reduce salt scaling continued. An alternative de-icer, Calcium Magnesium Acetate, was used on several concrete mixes and found to be less damaging to concrete than sodium chloride.

Soils and Aggregates Section

Computerization of the ministry's files on engineering information for pits and quarries progressed to be production phase. Aggregate sources lists for road construction contracts were prepared by computer using the computerized file information.

Work continued on the development of end-result specifications for soils and granular material. Specific programs developed included procedures for the acceptance of granular materials used for sewers and culvert and structure backfill.

Field studies on the performance of dense friction course pavements built with steel slag aggregates suggested poor pavement performance could be associated with the high free-lime contents in steel slag materials. As a result, discussions with industry, tighter quality control procedures have been enacted.

Work began on a re-evaluation of the current aggregate durability test methods. And staff continued to provide routine services on demand from ministry clients.

Environmental Office

Staff's major focus was the coordination of MTC's efforts to ensure compliance with the Waste Management requirement set out in the Environmental Protection Act (EPA) and its regulations. This undertaking required close and constant liaison with the Ministry of the Environment. Staff developed policies and procedures, and conducted seminars in all aspects of the acquisition, handling, storage and disposal of wastes.

A joint study was commenced with the Ministry of Citizenship and Culture to determine the legal requirements and negotiate mutually acceptable policy for handling archaeological resources.

Through cooperative efforts with MoE, implications of the Ontario Water Resources Act on MTC were clarified; and special consideration for de-icing materials was obtained for all provincial road authorities. A study of the effects of roadside salt on moose-vehicle collisions was undertaken in conjunction with the Ministry of Natural Resources.

Personnel continued to provide environmental expertise to MTC staff in design, construction, maintenance, and supply and service. New chapters in the Environmental Reference Book were drafted. They included: Historical, Archaeological, Surface Water and Wildlife. Work has also commenced on the E.A. Process and Technical Chapters, providing environmental technical guidelines, for use by regional environmental staff.

A class environmental assessment monitoring program was implemented to review the process detailed in the provincial highways Class Environmental Assessment Document. The program serves to ensure that MTC is meeting the requirements of the EAA. Noise continued to be an area of emphasis where staff reworked the Ministry's Retrofit Noise Barrier Program.

Surveys and Plans Office

Photogrammetry and remote sensing section staff produced photogrammetric plans, cross-sections, digital terrain model and mosaics, conducted remote sensing development projects and administered aerial photography contracts. They delivered 163 plans, viz:

Small and medium scale - (1:10000 and 1:2000): 59

Large Scale - (1:1000 and 1:500): 104

In addition, three cross-section projects were completed and 4,026 km of aerial photography, at various scales flown.

Staff continued the development of policy, procedures and training for automated survey systems for engineering applications. Nine "total station" systems were acquired. Of these, two were in production in Eastern Region, two in Central, two in Southwestern Region, and one in Northwestern Region. Another will be placed in Northern Region.

The remaining system was used for developmental and control survey work at head office. Training programs continued with respect to field procedures and the processing of digital data for highway design purposes.

Control surveys established and evaluated 767 horizontal control monuments on the Ontario co-ordinate system; 25 precise bench marks on geodetic datum were established and added to the vertical control system.

As of Dec. 31, 1986, 77 legal plans were subjected to a post-registration plan review procedure. This represents 13 per cent of the total number of plans produced by the regions. The legal documentation group had 497 km of highway designated as controlled access. The total is now 10,125.

Remote sensing personnel produced 631m2 of mosaics and related products and processed 575 requests for image library services. The section also prepared eight reports on remote sensing and photogrammetric projects.

Cartography staff completed two major mapping projects during the past year, viz: ministry regional and district maintenance boundary map, and the Ontario Intercity Transportation Guide 1986-87.

They also completed 60 government requests for cartographic services, resulting in one brochure, 261 new base maps and 92 duplicate base films. There were six base film sales agreements to the private sector processed.

Highway Design Office

Staff was responsible for six major areas of highway design policy; design development; design applications; highway standards; design automation; drainage and hydrology and design evaluation and pavement.

Design development personnel continued to provide expert advice and assistance to regional planning and design staff on new highway design policy matters, guiderail system design and applications, noise barrier design and construction issues. Development of tender, analysis and payment system (TAPS)-stage 1 pilots, and regionally requested enhancements were completed and the system was released into production. The automated designated sources for materials system (DSM) was developed, tested, and handed over to the purchasing office.

Highway standards continued the management and maintenance function of the Ontario provincial standards system and co-ordinated the work of nine specialty committees resulting in two issues of revised drawings and an information booklet outlining the organizational structure. Work continued on general condition of contract and volume 3 (Structural) of the standard drawings manual as well as production of MTC standard special provisions.

"Final reports on the CAD pilot project in survey plan and contract drawing production, resulted in a further Management Board submission to extend the pilot tests into other engineering applications including structural and highway standards."

Design automation staff continued to provide support to users of MTC-engineering systems, including consultants and municipalities. Final reports on the CAD (drafting) pilot projects in survey plan and contract drawing production, resulted in a further Management Board submission to extend the pilot tests into other engineering applications including structural and highway standards.

They completed two substantial maintenance projects; MOSS typical examples manual to augment the MOSS user manual for designers, and the acceptance testing of the new reconstruction 86 enhancement module in the SYS 050 road design software.

Drainage and hydrology staff continued the development of new policies and procedures, including completion of the eighth of 10 chapters of the MTC drainage manual. Two important new computer programs by the U.S. Federal Highway Administration for bridge and culvert hydraulic design were tested and evaluated with a view to possible adoption by MTC.

Design evaluation and pavement staff processed about 100 design criteria for highway projects. A contract document and review process to improve the quality of ministry contracts was introduced to be regionalized next year. Pavement roughness survey of 10,500 km (half of the provincial highway network) was completed by a consultant using a portable universal roughness device (PURD) as part of the ministry's pavement management system. The other half was surveyed in 1985.

Implementation of the improved pavement management system was begun through a pilot project covering five districts. A special project of under-sealing of concrete slabs as part of concrete pavement rehabilitation was undertaken and successfully completed. The technique will be used to rehabilitate pavement on Highway 401 Toronto by-pass.

The section authored six papers on pavement design, performance rehabilitation and management which were presented at international conferences of TRB, RTAC, APWA and ACI. The Ministry acquired an automatic road analyzer (ARAN), an advanced technology system providing high-speed collection of roadway data for inventory purposes or for project level pre-engineering design and surveying use.

Structural Office

The number of new bridge designs and major rehabilitation designs showed a small increase over last year, but with an increased proportion of rehabilitation work. Of the total of 32 projects completed, 25 per cent were performed by consultants.

The largest rehab project was the old Burlington Skyway and the second contract for the strengthening of the main span. Some painting and construction of the new concrete deck and barrier walls was awarded for a 1987 start. The Henley Bridge, on the QEW, was evaluated for rehabilitation and widening. The workload on municipal bridges included 146 final design checks, 116 culverts, 205 load limit by law reviews, and 86 field inspections.

There was a significant increase in work in the bridge management section which completed the review of 90 deck condition surveys, 73 rehabilitation contracts and 43 coating contracts. Deck assessment by radar and thermography (DART) requirement has been further developed and used on a number of projects.

Computer program development of the first phase of the Ontario Modular Bridge Analysis System (OMBAS) was virtually completed. The system was used in the structural office for designs and evaluations.

Estimating and Engineering Claims Office

Office personnel operated with a staff level of 32 employees and consisted of two distinct sections:

a) Estimating Section

Staff prepared the ministry's official cost estimate on 452 contracts with a tender value of $299,017,082.64. Recommendations for award were made to senior officials on 428 contracts and non-award in 24 others.

They also expanded regional liaison by providing construction cost comparisons and analysis to assure cost effective highway designs and contract negotiations: and provided technical input to internal committees/task forces; co-operated with consultants and government agencies both provincial and federal on construction cost-related matters.

b) Engineering Claims Section

Staff acknowledged and analysed all major engineering claims submitted by contractors against capital and maintenance contracts and prepared settlement recommendations for the deputy minister's approval. They also monitored and assisted the regional directors in resolving claims with regional authority; supplied engineering claims expertise to ministry, municipalities, consultants and contractors on request.

Contract Management Office

Office staff were responsible for the development of new policies and procedures related to contract management, quality assurance, manpower management and staff training required for MTC construction activities.

The major thrust for these policy matters included: development of a total quality assurance system for structure coatings contracts; providing training to the regions in structure coating inspection; development of performance specifications; monitoring contract administration and payment procedures; and, contract document review process.

Staff were also responsible for the preparation of final tendering documents for 191 contracts; providing the official interpretation and clarification to contractors during the bidding stage.

Verification of quantities supporting final ministry payments to contractors by the regions was carried out on 144 capital contracts, 83 maintenance contracts and 35 subsidy contracts.

Verification of plan quantities calculated by the regions was carried out on 92 capital contracts.

Property Office

Office personnel developed, maintained and monitored policies and procedures related to the acquisition, sale and leasing of real property.

They were also responsible for:

a) the review and approval of appraisals of high value properties;

b) approval of appointments of private appraisers and consultants related to property transactions; and,

c) co-ordination, negotiation and settlement of arbitration cases which proceeded to the Ontario Municipal Board (OMB) and other levels of court.

Property section staff in the five regional offices negotiated 528 amicable property settlements.. Forty properties were expropriated to obtain title for the land required to permit contract to proceed.

A total of $9,202,535 was spent on acquisitions for high projects. This includes $136,682 paid to municipalities for property required for urban expressways. Revenue from the sale of property was $8,384,358 while $816,568 was received from leasing.

Appraisal staff were responsible for the review and monitoring of MTC property appraisals carried out by regional staff and fee appraisers (in private practice).

Eighty-one regional submissions were reviewed and another four appraisals were completed for the arbitration cases.

Policy reviews of regional operations were carried out in the five regions. These were intended to monitor the application of policies and procedures as well as provide technical advice when requested by regional staff.

Personnel were also responsible for the resolution of all outstanding claims which proceeded to the OMB for arbitration. The case load involved 58 properties. During the fiscal year five awards were received and four settlements negotiated.

Research and Development Branch

The long-range plan for this branch was revised to accommodate new trends in research. Much effort was spent on improved national co-ordination of research activities through the strategic highway research programs in both Canada and U.S.A. A major initiative was the establishment of the Highway Innovations and Strategic Research Office in June, 1986, to showcase innovative products and reduce the frequently long interval between the invention of an improved product and its actual implementation in the highway environment.

Pavement and Roadway Research

Staff prepared the ground work for standardizing the maintenance and rehabilitation response to pavement deterioration through the development of methodology for integrated pavement management action plans for the districts across Ontario. A computer-based "expert system" for evaluating alternative pavement maintenance and rehabilitation strategies achieved some success, capturing the expertise of experienced pavement engineers and using it, together with pavement distress survey data, to develop proposed strategies for district or region highways.

In co-operation with RTAC, Transport Canada, and the government of Japan, planning and organizational work was done for the 3rd Workshop on Paving in Cold Areas , July, 1987.

Construction was completed of the Highway 7N test sections to evaluate pavement damage, load equivalencies of difference vehicle and load configurations. A project to test low cost weigh-in-motion techniques to monitor truck weights and develop data acquisition equipment and software was initiated with the Laboratoire Central de Ponts et Chaussees (LCPC) of France, Transport Canada, and International Road Dynamics.

In other areas a micro-computer program to predict traffic noise was developed. It produced results consistent with the much larger, mainframe-based STAMINA program now used.

Material Research Office

Much of the work in this area related to the effects of salt on the highway environment. Staff activity involved cathodic protection of bridge decks, rehabilitation of bridge decks, detection of deterioration, assessment of alternatives to the use of salt, and detection and treatment of groundwater contamination associated with road salt.

Studies of corrosion protection for bridge components resulted in installation of the first permanent substructure cathodic protection system on one of the piers of the Burlington Bay Skyway. Staff prepared a chapter on the diagnosis and assessment of concrete deterioration for the OECD report, Durability of Concrete Structures. A study to detect delamination in concrete bridge decks included the successful application of radar and thermography (R&D's DART system) to the detection of delamination in the concrete overlays on the Hogg's Hollow bridges in the collector lanes of Highway 401.

Field work was conducted on a comparison study of different types of snow fences, and the feasibility of using reverse osmosis to purify contaminated groundwater. A full-scale demonstration of the effectiveness of calcium magnesium acetate (CMA) as an alternative de-icing chemical was carried out on the QEW near Grimsby throughout the winter of 1986/87, in co-operation with the ministry's Maintenance Branch. A companion study by traffic and decision systems staff analysed the financial implications of switching from salt to CMA.

Structures Research Office

Personnel continued to test bridges and evaluate their load carrying capacity. A total of 13 were tested. In most cases, testing load to upgrading or removal of posted weight limits.

At the request of the Compliance Branch, a review of vehicle weight regulations was begun. A special study was made of the axle weights of logging trucks in northern Ontario and results presented to the Transportation Regulation Policy Committee for their review. A new set of guidelines were prepared for assessing overweight permits for vehicles.

Traffic and Decision Systems Research

Staff emphasis was on the application of new technologies and techniques to improve the mobility, safety and efficiency of the highway system.

The potential impact of in-vehicle navigation and route guidance systems was examined in a joint study with Transport Canada to identify future traffic and fleet management applications.

A review of transportation network evacuation models for nuclear emergency planning was conducted. The NETVAC model was selected for use in Ontario.

At the request of the Maintenance Branch, a project was begun on MTC's new Telidon-based road-weather information system. This system replaces the traditional radio and teletype system in helping patrol supervisors determine appropriate responses to conditions.

A project on the relationship of private entrances to highway safety and efficiency was begun. The results will contribute to improved policies on access control and increased safety.

Highway Innovations and Strategic Research

A new group, formed in June of 1986, staff incorporated the technology applications program, and some personnel programs from the former highway operating systems office. Its main thrust was project innovation highway and co-ordination with the Canadian and U.S. strategic highway research programs.

The innovation highway initiative was aimed at speeding up the development and acceptance of new products and processes.

Co-ordination of Ontario's input to the U.S. and Canadian strategic highway research programs was the function of the Strategic Highway Research Program. The U.S. program is a $150 million initiative over five years; Canada will spend $5 million over the next five years.

Staff participated in a task force on MTC science and technology research activities. The dial-up technology information exchange service was developed and demonstrated.

Technical Publications

R&D's desk-top publishing staff continued to evolve with the introduction of second generation software. Database compilation of the publications inventory showed 1,300 titles available, approximately 30 new reports published in 1986; about 1,000 slides prepared, and 400 technical drawings done.

Transportation Capital Branch

The branch was established to be responsible for the effective management of all transportation capital investment resources in addition to providing highway planning, priority setting and programming services for the provincial highways program. It was also responsible for scheduling and expenditure control for capital construction and ancillary highways investments.

There are three functional units: highway program planning, highway program administration and capital investments offices.

Highway Program Planning Office

Staff were responsible for planning and coordinating the future development of the provincial highways program. The functions carried out included development of the provincial highways long range plan and future highway network needs; development of infrastructure priorities; coordination and synthesis of highway planning information and management of the strategic planning process for the highways program.

In the development of infrastructure priorities, the program priority and value analysis groups carried out analysis of the current highway conditions and geographical imbalances of such conditions: including forecasts of future rehabilitation needs; recommended spending directions and priorities for the government to maximize public benefits. Value analysis dealt with estimating the costs of various undertakings, and the benefits that would accrue to the public upon completion. This activity provided the basis for priority setting.

"Specific five-year directions were developed to ensure program products and services properly matched future requirements and emphasis"

The analysis group continued to evaluate highway capacity and level-of-service on each link of the provincial system; assessed future expansion and access needs; and advised senior management of the required capacity expansions and timing. It also dealt with any jurisdictional issues related to highway transfers and assumptions.

Information systems personnel collected, processed and synthesized information concerning the system and user to support the overall planning and management of the program. Much of it was published and made available to the public. Examples included the Highway Distance Table and Traffic Volumes Report.

The manager of the program planning office served as coordinator for the provincial highway program committee. Staff supported committee activities through preparation of material for their considerations; including P&Ps and program issues, and managed all other business of the committee.

Office staff was also involved in the analysis of financial outlooks, public perceptions, major government priorities, human resource implications, information technology, strategic directions, and other aspects to develop the long range plan related to capital investments, operations and maintenance, design and administration. Specific five-year directions were developed to ensure program products and services properly matched future requirements and emphasis.

Highway Program Administration Office

Office personnel were responsible for the administration of the provincial highways program, including operational planning services, the construction plan, program budgeting services and construction expenditure control.

A multi-year work plan was maintained to provide management with the information necessary to direct and monitor capital construction activities in response to needs and development initiatives. The annual construction projects report provided the public and Legislature with a concise look at the plan.

In-year expenditures were coordinated, monitored and controlled on a continuous basis and reported periodically to senior management. Advance notices for contract tenders were prepared and issued to members of the Legislature and press.

Special financial statements were prepared on construction work carried out on behalf of the Ministry of Northern Development and Mines (then Northern Affairs). Support services were also provided to various other program areas, such as: Ontario Highway Transport Board (OHTB); structural management committee; and maintenance branch staff.

Scientific computer systems were used in the process of individual project control. Critical path method (CPM) construction schedules were provided as information to bidders on most major projects. The present computer management systems, such as the construction resources evaluation package (CREP) and expenditure forecast system (X-FOR) were being modernized. System enhancement such as adoption of the third generation computer language FOCUS, complemented by increased office automation, allowed greater flexibility in the provision of information needed for decision-making purposes.

In response to providing French language services, the annual construction projects report and OHTB Report were issued in both English and French.

Capital Investments Office

In May, 1986, a decision was made by Management Board of Cabinet to centralize the control of capital investments funds for all government ministries. To establish operating policies and procedures to achieve this objective, staff from this office were seconded to the Management Board Secretariat to assist in development work. As a result, there were no activities in the capital investments office last fiscal year.

Highway Operations and Maintenance

Maintenance Branch

Maintenance Planning Office

Maintenance management staff had a strong involvement in the development of new strategies for information technology. With the continuing development of the ministry's information technology long range plan providing a broad context, they moved forward with studies and recommendations for significant improvements in information processing.

One study included an examination of a prototype micro-computer-based system designed to permit the production of customized reports to suit individual and changing needs. It complemented the consultant report, which recommended the undertaking of significant technological changes to provide and encourage, a high level of access to maintenance management information through local computer terminals.

Budget and allocations staff continued to be responsible for developing and recommending to branch and division management the appropriate division of funds among the various regional and head office units.

Further work was done toward better defining the longer term maintenance needs of the highway system with a view to improving long range planning capabilities.

Planning staff also initiated an examination of the planning, programming, and funding of road and bridge preservation work.

Maintenance Operations Office

Maintenance staff established and monitored operational policy and standards, provided technical expertise and training, and led and coordinate operational and administrative improvements.

Seminars were conducted for maintenance supervisors, landscape, zone paint and sign shop foremen. Office staff also participated in winter maintenance training courses in several districts and conducted courses in roadside vegetation maintenance and pesticide licensing for staff from municipalities.

Staff proved input for 61 projects on the capital construction program. They also completed 25 landscape plans associated with new highway construction ranging from urban freeways to two-lane rural highways. There was continued involvement in improving the aesthetics of the Loyalist Parkway corridor. Also, a five-year program was developed for the improvement of roadside rest areas in Northern Ontario.

A research project was initiated to assess the application of soil bioengineering techniques in the solution of major erosion problems, involving partially burying dormant cuttings from deciduous trees and shrubs. Rooting occurs and the natural recolonization of the slope prevents further erosion.

A new road de-icer, calcium magnesium acetata (CMA), was used on a short section of the QEW in Burlington district. CMA is more expensive than salt, but may be less harmful to the environment. As well as testing CMA's effectiveness as a de-icer the ministry is cooperating with the Ministries of Environment and Agriculture and Food in a study to measure CMA's impact on ground water and vegetation.

Tests of new drift control agent...along with specially designed rotating nozzles...were carried out with a view to furthering the efficiency of the herbicide application program.

The pesticides spray manual was updated to incorporate current technology and the latest spray materials registered for roadside use. In addition, a safety data book encompassing all pesticides used by MTC was provided to maintenance field staff.

Special maintenance services staff arranged for all ministry stop sign manufacture to be undertaken in Burlington and North Bay Districts. In addition, Gerber sign-maker machines were introduced in several district sign shops to improve productivity and quality of end result.

A gambrel arch truss building was installed at the Jarvis patrol yard and accepted as an alternative to wood and fabric domes for the storage of sand and salt. Plans were produced for new patrol buildings in Ottawa and Bancroft Districts and for a two-bay extension in Bancroft District.

Staff also initiated a comprehensive review of the maintenance quality standards and operating instructions. Eventually, all standards will be addressed and the current focus is on the areas of surface and shoulder, pavement markings, road patrol, and winter operations.

In collaboration with MTC's Communications Division, a road weather information system installed in four districts and three municipalities was continued for a second trial year. It provides current and immediate future weather and information on winter road maintenance activities and road conditions, allowing maintenance staff to use their resources more effectively before and during storm conditions.

Equipment Engineering Office

This office consists of the new equipment, fleet management, records and administration sections, the equipment garage in Downsview and government garage at Queen's Park.

During 1986/87, staff: supplied equipment to users in the ministry; maintained and monitored a computerized fleet management system to ensure control in fleet operations; provided technical advice, training courses, design and development assistance and miscellaneous services to clients at Queen's Park and MTC to help them do their jobs efficiently and effectively.

New Equipment Section

As a result of a careful economic analysis, this section's budget for acquiring new equipment was significantly increased in-year from an initial $9.2 million to a total of $27.4 million. Money was used to buy a wide variety of mobile equipment, i.e., cars, vans, trucks, motor graders and loaders.

Engineering assistance was provided to:

- MTC's marine and pipeline office to help specify a new ferry boat for Pelee Island;
- two major suppliers of snowplow equipment to help them enter the Ontario market; and,
- MTC"s TEMP program, assisting in tests on natural gas and electrically-powered vehicles.

Major projects constructed consisted of three large road painting machines and another to wash the walls and ceilings of the tunnels under the Welland Canal. As well, success achieved last year in testing two prototype snowplow wings designed to improve productivity and safety was capitalized on by building five more such wings and putting them into service in the districts.

Old equipment was redistributed, scrapped or sold by auction.

Fleet Management Section

Staff continued to monitor and provide advice to resolve a range of equipment repair and maintenance problems. In addition, safe driving was highlighted by successful completion of the annual Safe Driving Roadeo. Robert Vernon of Toronto District again won the final contest run in the Fall of 1986 at Downsview.

Support was provided to Maintenance Branch in training equipment operators in snow and ice control seminars.

Technical training of the ministry's trades and related staff continued. In particular, three, three-day seminars were given to the district equipment operator instructors, the assistant shop foremen in the district's repair garages and zone painting crews, respectively.

Rental rate schedules appropriate to municipal, district and head office equipment were updated and distributed.

Work continued on a major project initiated in 1985 to upgrade the Equipment Management Information System. By year end the first two phases of the project were completed.

Records and Administration Section

Personnel continued to maintain the existing computer based Equipment Management Information System and provided reports to users to help control fleet operations.

Administrative support included: budget control; verification of invoices; authorizations for payment; and resolving difficulties with suppliers.

Head Office and Queen's Park Garages

Head Office staff supplied and maintained a fleet of 160 vehicles and other miscellaneous equipment. As well, the roads and parking lots of the Downsview complex and O.P.P. facilities were plowed when necessary. Staff also inspected, prepared, road tested and distributed new equipment to ministry users.

Queen's Park personnel continued to provide a chauffeur service to clients at Queen's Park and provided courier runs in support of Cabinet Office to and from Queen's Park and Downsview. They also supplied fuel and mechanical maintenance services to Queen's Park clients.

Corridor Control

Staff were responsible for access control policies as well as those impacting on the compatibility of development with the provincial transportation system. In addition, some 5,000 development applications were reviewed to determine MTC interest/requirements.

Special purpose staff, (aviation, marine and Toronto area coordinating offices) became more involved in this review process. Policy issues pursued included major study on access spacing on provincial highways.

Signs and Building Permit Section

Staff provided policy, procedural and technical expertise to senior management, the five regions and 18 districts.

While the overall number of permits issued in all areas, including building and land use, entrances, encroachments and signs, were down from last year, the construction value of building permits issued had a record value of $658,615,067. Personnel also dealt with new forms of off-highway advertising such as pennants and banners, cold air balloons, etc. A new computer program for recording and billing utilities was implemented in the 18 districts.

Traffic Management and Engineering Office

Traffic Development and Analysis Section

Policy development and analysis work was carried out for a number of issues such as: a review of speed limits policy for King's Highways; the need for new directions and initiatives in highway safety; uniformity in the application of traffic control devices for pedestrian crossovers; and, comparison of passing lanes and paved shoulders for increasing passing opportunities on Highway 17 in Northwestern Region.

Activity in traffic devices development included continued evaluation of roadside delineation devices and raised pavement markers, especially the temporary types for construction zones. Work continued on the assessment of the safety performance of barrier systems and barrier end treatments.

Traffic data collection such as a review of highway traffic data needs, fine tuning of the field data recording unit and the construction, operation and maintenance of new telemetry-based permanent counting station continued. Staff also assisted in new motor vehicle accident report form and the inductive loop manual.

Further work was done on computer systems to assist the operations of the regional traffic sections; the enhancement of the regional accident information system; and the initiation of a volume processing system and inventory display system. A cooperative project was initiated between M.T.C. and the Transportation Development Corporation to develop integrated traffic information systems for municipal traffic operations.

Traffic surveys were conducted by traffic surveys staff for a number of ministry clients. They included a province-wide Nighttime Drivers Roadside Blood Alcohol Content Survey, origin-and-destination travel surveys at Orangeville and Welland and traffic operations surveys in Northwestern Region.

Traffic Signing Section

Staff conducted a major review of the highway signing policy manuals. First, the Uniform Traffic Control Devices manual is to be completed in 1987; the regulatory and pavement marking section were completed; and, the construction manual was available in April 1987.

New strategies included the tourist attraction signing and Promotional Information Tab signing policies for use on provincial highways to increase the visibility for Ontario's tourism industry. Others, including signage for service centres, service centre gasoline pricing signs, no littering symbol signs (bilingual).

Electrical Engineering Section

Visits were conducted with most district sections, undertaken to monitor conformance with standards and policies and identify district problems. A response was sent to the districts summarizing any problems and the proposed remedial actions.

1. Electrical Maintenance

The Electrical Management System, to provide electrical inventory, planning and operation information on traffic signals, is under development and will be installed and working in Districts 4 and 6 by the end of fiscal year 1987-88.

2.Electronic Control Unit

The new Electrical Engineering Lab was completed and opened in the West Building for the development, testing and repair of Model 170/332 equipment. Staff participated heavily in the 170/332 training course for the electrical maintenance staff. A modified operational software package for traffic signals was listed and issued.

Extensive environmental studies were performed on the 332 FTMS field cabinet to determine the requirements of the cabinet for the operation of a fibre optics communications system.

3.Electrical Design Unit

Here, staff provided electrical design services for numerous projects installed by MTC or contractors in all regions except Central. They also participated in the committee reviewing the development of provincial standards.

Traffic Signals Section

A manual on the operation of the control programs for the Ministry's standard Model 170 traffic signal controllers was written and distributed to users. Courses based on the manual were given to regional traffic staff and ongoing for district electrical and municipal staff.

Work has been completed on the verification of the accuracy of SSTOP, a Canadian traffic signal network optimization program for use on microcomputers. Changes recommended were implemented and work is underway to update the users' guide. Completion was expected early in the new fiscal year when the revised program and users' guide will be issued to existing users.

A major effort was undertaken to review the existing Municipal Traffic Control Systems (MTCS) project. The review proceeded on two bases: A study into the feasibility of developing; and, adapting a standard communication protocol for the systems that would allow various manufacturers' equipment to be linked.

Staff were also involved at the national level on standardization of traffic signal displays, especially left-turn phasing.

Freeway Traffic Management Systems Section

Implementation of (FTMS) in the Toronto, Hamilton-Burlington and Ottawa areas continued with the start up of operations in the Hamilton-Burlington area, design work and the beginning of construction in the Toronto area and planning in the Ottawa area.

The Burlington system is currently operating 24 hours per day, seven days a week. A good working relationship has been developed with the Ontario Provincial Police, Federal Government and media. This team approach provided effective traffic management for this important transportation corridor. Construction work began on the Toronto system with contracts awarded for the Control Centre building and field works on Highway 401 from Martingrove Rd. to Yonge St. The central computer system was also acquired. The proposed Ottawa system was presented to the public through a series of public information centres. Response was favourable.

Maintenance Human Resources Planning and Development Unit

Staff were involved with the planning, guiding, directing and evaluating of the ministry's maintenance sub-program: human resources. They coordinated and provided direction in the development and revision of training programs, manuals and policy documents to ensure efficient, effective and knowledgeable maintenance staff.

A training profile was developed for the equipment operators of patrol and specialized equipment and second-line supervisors (maintenance operations). They identified the knowledge, skill and ability required to perform their tasks and provided base data for the development of future training programs.

A Road and Weather Information System (RWIS) self-instructional training program was developed to enable district staff to access and use the RWIS.

Safety and Regulation

Bus Transportation Office

The Bus Transportation Office was actively engaged in a number of activities. These included examining such issues as linerun abandonment, charter market competition for selected communities, the role of urban transit properties in the public vehicle charter market, the monopoly of urban transit properties in providing tour and sightseeing services within an urban municipality, the "white line" issue, advertising on buses and education charters.

Staff continued their efforts with respect to the monitoring of the operational and financial performance of the intercity bus industry. The development of a computerized tariff database was undertaken to provide statistical information to the Registrar of Motor Vehicles when approving public vehicle tariffs.

On June 27, 1986, Ontario Regulation 397/86 was filed to amend Regulation 888 of the Public Vehicles Act (PVA). It's purpose was to clarify the rules regarding the chartering of buses and remedy long-standing problems with the enforcement of such rules.

In addition staff participated in a study of the insurance concerns of the intercity bus industry and two studies related to transportation for the handicapped. Other initiatives such as CVOR, the National Safety Code, the free trade debate and reciprocity considerations were monitored for their (potential) impact on the intercity bus industry.

They also continued to interact with the Ontario Motor Coach Association (OMCA), the School Bus Operators Association (SBOA), the Ontario Association of School Business Officials (OASBO) and the Ontario Highway Transport Board (OHTB) on matters of mutual interest and concern. Staff also responded to carrier and consumer enquiries.

Community Highway Safety Office

A Community Highway Safety Office was established to support and encourage the promotion of highway safety activities at the local level. It will serve as a clearing house for information and central contact point for a network of persons and groups interested in promoting safer attitudes and practices through local actions. Staff will identify local interests and activities and establish a micro-computer data base of such information to serve the community highway safety network.

Safety Coordination and Development Office

Staff continued to develop, implement and monitor highway safety promotion and regulation initiatives and provided services for the coordinator of highway safety.

Policy development activities included development of a new conceptual approach to driver improvement, closer liaison with representatives from municipalities, safety associations and interest groups to develop new measures to ensure and encourage increased cyclist safety; research into appropriate licensing; and treatment countermeasures for chronic drinking drivers. To assess the level of drinking driving and determine characteristics of drinking drivers, a province-wide roadside survey was conducted. Staff also coordinated passage of amendments to the Off Roads Vehicle Act and to the Motorized Snow Vehicles Act.

The first Ontario Road Safety Annual Report was published in August. Other promotional activities included the production of educational materials to encourage the use of daytime driving lights, distribution of the French edition of the new driver education text Roadworthy, publication and distribution of two accident statistic/safety tip pamphlets on motorcycles and snowmobiles.

Staff also continued to encourage public safety awareness at trade shows, public forums and the media. A one-day Highway Safety Outlooks Conference was held in September as a first step towards the development and implementation of highway safety initiatives.

Truck Transportation Office

Staff continued with the implementation of trucking regulatory reform. "The Truck Transportation Act", developed to replace the existing Public Commercial Vehicles Act, passed first reading in the Legislature in November.

In conjunction with this reform, they undertook an extensive study of the safety factors related to the trucking industry; and the projected effectiveness of the National Safety Code, a positive development towards increased highway safety.

Liaison with other governments continued in an attempt to achieve compatibility with other jurisdictions in this process. They were involved, too, with interprovincial and international committees such as the Canadian Conference of Motor Vehicle Transport Administrators.

Driver Improvement Office

Staff were responsible for ensuring adherence to standards established for the licensing of drivers and monitoring drivers' post-licensing activities. This was accomplished through the activities of two sections: Driver Control and Medical Review.

Driver Control entailed maintenance and administration of the demerit point and probationary driver systems, plus administration of licence suspensions and reinstatements related to driver behaviour and attitude.

Medical Review staff were responsible for monitoring drivers required to file periodic medical reports as a requirement to maintain their class under the classified driver licence system; drivers identified as having medical conditions making it unsafe for them to operate vehicles.

They also provided administrative support to the public, other agencies and the regional offices in handling more complex driver control and medical enquiries.

Network Support Office

Personnel were responsible for technical support to on-line equipment users of the licensing network; monitoring performance of vendor and government service organizations; testing and requisitioning new equipment; maintaining equipment inventory and reassignment control; facilitating the installation, de-installation and relocation of licence issuing offices.

Staff received all computer hardware requests within the licensing network and the co-ordinate future hardware acquisition and installation activities.

Additionally, they maintained financial control/budget control over all distributed computer hardware and communication lines cost for rental and service charges and authorized payments to vendors for extra work performed.

Driver and Vehicle Audit Office

Staff provided reasonable assurance that the collection and reporting of funds and regulatory information was complete, accurate and timely.

Duties included:

- conducting financial and compliance audits of MTC and private issuers and driver examination centres;
- identifying and reporting system control weaknesses and operational deficiencies resulting from audits; and,
- creating a central communication link with head office and the regions in instances where robbery/theft/fraud occurred.

Operational Policy Office

Staff were responsible for the support and coordination for branch and regional management by identifying the need for changes in current operational policies and procedures, developing and implementing new operational policies and procedures, identifying and coordinating training needs and resolving any difficulties in the application of policies. They were also responsible for the development and maintenance of the program for policy and procedures manuals, establishing objectives and standards for the program and for the monitoring of performance of the D&V subprograms, recommending corrective action where program commitments are not being met or in cases of non-compliance.

Licensing Administration Office

Staff were responsible for providing licence assistance services for the public, respecting legislation, regulation, policies and procedures in support of driver licensing, driver improvement, driver instructor licensing, snow vehicle operator licensing, snow vehicle licensing, highway vehicle licensing and off-road vehicle licensing.

They provided search services of driver and vehicle records for the public, enforcement agencies and courts.

In addition, they provided prorate registrations for commercial motor vehicles governed under the Canadian Agreement on Vehicle Registration (CAVR) in the prorate issuing unit; in the Downsview issuing unit, they issued standard vehicle registrations for passenger and commercial vehicles and trailers, as well as over-dimensional trip permits for single, annual and special projects. Unit staff also issued motor vehicle inspection station licences, safety standard certificates, propane stickers, and bus and truck inspection stickers.

Production Operations

Office staff was expanded to include the financial control section of the disbanded financial and stock management office. In addition to being responsible for ensuring an effective operation at the branch's Kingston-based offices and providing direction to the field support, licensing operations and support services offices, they absorbed the accountability for reconciliation of consolidated revenue.

Staff also offered centralized training, production control and administrative services as well

as projecting and accounting for consolidated revenue received through driver and vehicle production related activities.

Field Support Office

Staff provide licence issuers and driver examination centre personnel with a direct and central communications link for the resolution of procedural, legislative and policy interpretation.

Through resource access control facility (RACF) they controlled the access security to the on-line vehicle computer network.

Staff audited and monitored daily financial reporting activity of both the driver/vehicle offices and the performance of driver/vehicle policy/procedures compliance.

Licensing Operations Office

This office consists of three operational units: 1. Collision and Conviction Record Section staff who processed driver/CVOR conviction transactions and all reports of motor vehicle collisions/ CVOR occurring in the province; 2. General Issuing staff who processed all driver related transactions generated by driver examination centres and provides a mail-in service for the following driver licensing and vehicle registration transactions — corrections, cancellations, replacements, change-of-name, requests for application, transfers and own choice plates; and,3. Licence Renewal, Refund and NSF staff who provided a mail-in service for vehicle renewals and driver renewals for those who did not require a photo. They also processed DFCC and NSF denials, administered the issuance of refunds for both driver and vehicle programs, and monitored the collection of replacement funds for dishonoured cheques.

Personnel also compiled statistics required for ministry fact reports.

Support Services Office

Office staff met the needs of production operations in Kingston, providing large scale data entry services, mail distribution, microfilming and retrieval capabilities. They also attended to the secure disposal of scrapped vehicle licence plates and documents. Additionally, they provided a total stock management function for the driver & vehicle program, including procurement, inventory control, volume planning and usage monitoring and delivery of forms, vehicle plates and other material to the D&V issuing network of 400 locations.

Systems Improvement Office

Staff provided the transportation regulation program with services supporting the development and maintenance of manual and automated systems required to licence and control drivers, vehicles and carriers. Major efforts centered on development of the carrier system, development of the program information technology long range plan, extension of methods time measurement standards and improvements to the vehicle and driver system.

Program Planning and Evaluation Office

Personnel provided guidance and support for the management of financial and human resources within the safety and regulation program.

More specifically, financial staff carried out program budget preparation and monitoring of expenditures and revenue collection; management of reporting system development and communicating with other ministry programs and government agencies.

Human resources staff provided assistance in daily staffing concerns, established program staffing policies and procedures, developed and maintained the long range plan and acted as liaison with other ministry programs and government central agencies.

Compliance Branch

Carrier Control Office

As a result of expansion, staff duties included delivery service, special investigations, control and sanctions and enforcement liaison.

Special Investigations personnel, worked in concert with regional enforcement staff, executed 36 search warrants issued under both the Criminal Code of Canada and Provincial Offences Act at 21 locations widely dispersed throughout Ontario. Twelve unlicensed or improperly licensed highway carrier operators were targeted. In addition, search warrants were executed at the premises of five shippers. In concert with the Attorney General's office, an injunction was obtained against an individual based on convictions registered involving the principles of enterprise liability.

Control and Sanctions personnel were responsible for implementing and maintaining the new automated carrier data system, monitoring the activities of the truck and bus industry. Functions included producing warning letters, conducting interviews, analyzing carrier profiles as well as directing the sanctioning proceedings and show cause hearings for the Registrar of Motor Vehicles. They also developed an extensive CVOR counsellor training program for regional/district managers and senior management.

With the signing of the Memorandum of Understanding establishing the National Safety Code (NSC), enforcement liaison staff was responsible for coordinating the implementation of the code and the creation of the NSC focal point which will deal with the ongoing administration duties.

Carrier Licensing Office

Staff were responsible for the monitoring of Ontario Highway Transport Board (OHTB) certificates for compliance with the Public Commercial Vehicles and Public Vehicles Acts and Motor Vehicle Transport Act (Canada); the issuance of operating and vehicle licences associated with the board-issued certificates; the issuing of special permits for the movement of overdimensional vehicles and loads, licensing of motor vehicle inspection stations, the issuing of safety standard certificates, dump vehicle and bus inspection stickers and propane stickers.

There were 5,040 board certificates, 3,950 public commercial and public vehicle operating licences, 29,982 vehicle licences and 5,114 special permits issued. Licences were issued to 10,465 motor vehicle inspection stations and 22,901 mechanics were registered. Also issued were 1,218,220 safety standard certificates, 146,130 dump vehicle and bus inspection and 11,370 propane inspection stickers.

Revenue amounted to $1,321,038.51.

Trucking and Regulatory Reform

Trucking regulation has been under intensive review in Ontario for several years. In 1983, a new direction in regulatory policy was recommended by a committee of representatives from the goods movement industries. Their recommendations were documented in the "Responsible Trucking" report. This was subsequently endorsed by government and the 1984-85 period was dedicated to developing the legislation and administrative mechanisms which could implement the new approach.

This involved extensive consultation by mail and through committees, specifically on the subjects of licence simplification, fitness and public interest tests, competency tests, leasing, commercial vehicle operator registrations and OHTB powers. Significant progress was recorded in consultations through the CCMTA (Canadian Conference of Motor Transport Administrators) toward making regulation between Canadian jurisdictions more compatible.

Development of policies and procedures continued regarding the commercial vehicle operator registration system designed to allow for the identification of commercial vehicle operators and track conviction and compliance action records.

The prewriting phase of converting existing PCV licences to a new standardized terminology was completed by staff and the new draft licences mailed to the licencees for their approval or comment. A large number were returned as accepted and recorded for transfer to the OHTB for final review and issuance.

The Legislative Bills were prepared and await final approval. Implementation will be staged over a three to five year period, allowing for the industry to adjust to the new regulatory system. Special emphasis will be placed on highway safety for commercial vehicles recognizing the increase in overall trucking activity these reforms will generate.

Finance and Administration

Computer Systems Branch

Total data processing expenditures for the ministry increased from $26.5 million in 1985/86 to $28.5 million despite significant rate reductions introduced by Ministry of Government Services (MGS) for mainframe computer services.

An agreement was negotiated with MGS to limit total MTC charges for computer services in 1986/87 to $12.9 million to stabilize expenditures for the large driver and vehicle registration systems. The use of fixed price agreements with MGS will be eliminated in 1987/88.

Despite significant organizational changes that took place, total complement remained relatively stable at 122 positions. An initiative supporting production system from CSB to the owners of such systems was completed on April 1, 1986 with the transfer of six complement (and staff) to the Licensing and Control Branch. Current complement for data entry operators was reduced to five and plans have been approved to transfer two of these to Licensing and Control Branch. Branch expenditures for system consultants increased by approximately 50 per cent to $1.5 million.

The total number of micro-computers in the ministry is now approximately 500 — an increase of about 200 since April 1, 1986. Not unexpectedly, most of the major new computerized

applications are micro-based. In addition many mainframe applications are now being converted to run on micro-computers.

Branch staff are supporting end-user computing primarily at the Downsview complex through the new Client Support Centre. It was officially opened in the East Building April, 1, 1986. Approximately $275,000 was spent in 1986/87 to support end user computing in MTC.

The completion of contingency plans for the Operations Management System (OMS) and non critical systems was planned for 1987/88. Contingency plans for drivers and vehicles registration systems will be completed sometime in 1988. A draft Information Technology Long Range Plan (ITLRP) was completed for the ministry in 1986/87.

Transportation Systems Office

Staff provided systems design, development, maintenance and user support services to three MTC programs: provincial highways, provincial transportation and municipal transportation. They supported the following ministry activities: traffic management, transportation planning, municipal transportation subsidy allocation, hydrology, highway design, bridge design, engineering materials management, construction, estimating and engineering research.

The ministry's engineering systems library was also used extensively by engineering consulting firms and municipalities. Liaison was maintained with other government agencies, universities and systems developers to exchange both expertise and software.

Major projects included the following:

- the Ontario Modular Bridge Analysis System was augmented to handle composite bridges. This system was considered by the American Association of State Highway and Transportation Officials as a possible basis for a new integrated bridge design system to be shared among the states and provinces;
- the mineral aggregate inventory database was redesigned to provide greater efficiency and easier regional access for the preparation of construction contracts;
- the highway accident information system went on-line for use by the regions in identifying possible locations for highway improvements; and
- a micro-computer-based graphics package was introduced to depict traffic characteristics for transportation planning purposes.

Management Information Systems Office

Management Information Systems Office Staff provided systems design development and maintenance services as well as client support to the MTC finance and administration program.

Approximately 40 operational systems were maintained in support of financial operations, work project management, the Operations Management System (OMS), MTC equipment management, maintenance management, provincial highway inventory, human resources, performance budgeting and the CSB accounting system. Some major development projects are listed below:

-OMS - the OMS Accounting Database was enhanced to include detailed expenditure information and modified to interface with the new ministry budget system;

-TAPS - Development of a redesigned and revised tender analysis and payment system was close to completion;

- BUDGET - A new on-line automated system was being developed as the official budgetary system of the ministry;
- Prototyped direct operating expenses through forecasting and trend analysis for salaries/wages applicable to Transportation Capital Branch; and
- EIS - Initiated a feasibility study for an MTC Executive Information System which will provide MTC senior executives with up-to-date information on all aspects of ministry activities and operations.

Regulation Systems Office

Computer systems design, development and maintenance services continued at an active pace throughout 1986/87 to support an aggressive workload in the Safety and Regulation program of MTC.

Administration of the Ontario Highway Traffic Act, Public Trucking Act and other regulations was supported through four major automated systems, including driver licensing and control, vehicle registration, accident data and highway carrier licensing. The office operated with an overall average of 32 per cent privatization throughout the year, significantly above the 25 per cent government standard.

Systems development activities included the use of prototyping techniques to help in clarifying business requirements and design activities.

In summary, the major activities included: - design, development of a new on-line, computer system to register and control heavy commercial vehicle operators, and licensing of for-hire carriers. Phase I of this development was implemented; and - the technical reorganization and

purging of the large data bases and application of special optimization techniques to help reduce high operation costs.

Data Base Administration Office

This group's mandate included planning and implementation of a ministry data base environment to facilitate integration of the traditional batch-oriented data processing with the more interactive, user-oriented mode of information processing.

Ten permanent staff and two private-sector data base consultants provided the total data base administration services in 1986/87 fiscal year. They provided round-the-clock, on-call, support to Data Centre operations to maintain the level of availability required by our on-line real-time environment.

The following items summarized major achievements:

- migrated VRS and driver data bases from CDC 3350 and IBM 380 DASD units to National Advanced Systems (NAS) 7380 units as part of DCC hardware strategic directions;
- carried out major systems software currency projects jointly with CTS' user services, technologies and operations (DCC) branches and CSB applications systems units;
- the original VRS plate data base, with over 12 million records, neared saturation to accommodate a two-year predicted growth;
- provided carrier data base design and system implementation support; and
- provided operational planning and onsite technical support to ensure successful implementation of major VRS and Driver applications maintenance releases.

Planning and Technical Support Office

A wide range of information technology support services were provided to senior management, ministry offices and other CSB offices. They included:

- strategic planning
- policy development
- consulting
- technical support for micro, mainframe and distributed
- processing environments
- technical support for both local and wide area data
- communications networks
- operational support for OMS and VRS networks
- equipment acquisition support

Significant achievements included:

- full-time support was provided to the Information Technology Long Range Planning task force and its goal of developing ministry data, applications and technical architectures;
- support was provided to resources P&P and long range plan and an information technology P&P paper published;
- support was provided during the JES2 and 3380 conversion projects in the Downsview Computing Centre;
- the LAN pilot project, to investigate local area network technology and its effectiveness, was expanded to include 40 workstations;
- a total of 293 equipment acquisition requests were processed, including 95 micro requests for a total of 194 micros; and
- a micro-computer tender was carried out to establish a vendor of record for the coming year for each of the five ministry standard micro-computer configurations.

Client Support Office

Office staff supported two distinct functions: support for end-user computing and production support for MTC batch systems.

Client support staff provided support to MTC staff using packaged end-user software to enhance personal productivity, effectiveness, efficiency and self-sufficiency.

The Client Support Centre provided:

Management support: identified training needs and planned appropriate training programs; participated in a project consulting role in development projects; assisted in developing plans aimed at solving business problems through the use of computers.

Micro-computer support: appropriate software and hardware; supported and assisted with the use of software packages.

Mainframe support: assisted with access to data currently stored on the mainframe computer; converted applications from mainframe to micros; supported end-user mainframe software such as SAS, FOCUS, etc., and

Walk-in-area: provided clients with the use of specialized hardware and software; provided

use of variety of self-study material, including tutorials and computer based training; discussed with clients ideas on introducing computers into their work area.

Production Support

Branch strategy was to phase out this activity as batch systems gradually replaced on-line systems. Hence, technical support was completely transferred to the user area and only the following groups remain:

- data entry group which used a key-to-disk system to convert documents into computer readable form. This group now has only three operators;
- automatic plotter group, which produced engineering drawings for highway planning and construction projects; and
- hardware support groups, which supported IBM 3270-compatible mainframe computer terminals and peripherals and micro-computer systems numbered about 350.

Human Resources Branch

This branch completed a reorganization in 1986/87. In December, 1986, a corporate and regional services section was established in the human resources operations office; policy/project development section was transferred to the planning and development office; and the policy and initiatives office eliminated.

Functions were arranged into four offices reporting to the director, i.e., human resources operation, staff relations, occupational health and safety, and planning and development.

The year was characterized by a wide range of government initiatives impacting human resources functions. Strategies for renewal initiatives will be directed over the next decade toward rejuvenating, redeploying and reshaping the workforce/workplace of the Ontario Public Service. Branch staff spearheaded a review of the ministry's position and developed a strategic approach to address the emerging human resource issues. In addition, staff completed a number of significant initiatives, including:

-staff relations training implemented for line managers/supervisors;
-"I count" employment equity survey conducted;
- orientation sessions to performance planning and review (PPR) held for all employees;
- PPR workshops held for all managers/supervisor in the PPR process;
- major job evaluation program jointly implemented with regions i.e., OAG;
- pre-retirement workshops;
- transition completed from specialist to one-window human resource services;
- headquarters defined in the collective agreement in a manner consistent with MTC's position; joint health and safety committee structure approved; and
- the first leave of absence due to relocation of spouse policy in the OPS introduced.

Human Resources Operations Office

This office consisted of three sections; corporate and regional, human resources (Downsview), and benefits and records administration services.

Corporate and Regional Services

Staff provided functional leadership in classification, compensation, benefits and staffing. Within these areas, they provided advice to head office and regional staff, developed policy and standards and co-ordinated initiatives on a ministry-wide basis.

Major accomplishments included the successful implementation of a new job evaluation plan for employees in the office administration group; a revision of the ministry's process for staffing middle management positions.

Human Resources Services (Downsview)

Personnel provided an integrated human resources operations through a generalist service that included classification, staffing, staff relations and pay administration services.

Accomplishments included the continued staff training in skills required to provide a one-window generalist service. A major project was the implementation in Downsview of new class standards for the office administration group which affected 440 positions and over 800 employees.

Benefits and Records Administration

Section staff provided an administrative service regarding employee benefits, group insurance and pay administration for annual revisions and merit increases on a ministry-wide basis. They are also responsible for the security and maintenance of the individual employee's corporate files. Section personnel also implemented new administration of benefits and pensions for seasonal and regular part-time employees. The number of seasonal employees fluctuated between 600 during winter to 300 in summer. The government's announcement of Planning for People and the Voluntary Exit Opportunities generated a large number of requests for pension counselling during the later part of the fiscal year.

Planning and Development Office

Office staff were concerned with policy, planning and development functions. During the year the Policy/Project Development section joined the office. Other sections included are Human Resources Planning and Staff Development and Training.

Policy/Project Development

Section staff developed, implemented and evaluated policies and projects with broad implications for managing human resources and workplace innovation. They were also responsible for co-ordinating branch strategic and operational plans.

Major achievements included delivery of PPR orientation sessions for all ministry employees and initiation of PPR workshops for all ministry managers and supervisors. Staff members participated on MTC's Geographic Relocation Task Force, Freedom of Information Task Force and the development of the resources program information technology long range plan.

Human Resources Planning

Personnel developed human resources planning processes, collected and maintained relevant and current MTC employee data and provided administrative support to line managers, sub-committees and the human resources committee.

Major products prepared during the year included a corporate human resource plan and a revised management competition process. The former presented the human resource management issues; facing the ministry and the short, mid, and long-term strategies needed to address these issues. The latter allowed for increased efficiency and effectiveness at all stages of the staffing process.

Staff Development and Training

Staff continued to provide training and development resources for ministry management and staff. A wide variety of technical, management and development courses were conducted across the ministry. The participation rate increased significantly over the previous year. Technical training staff continued to provide services for both ministry and municipal employees.

Key achievements included significant expansion of course offering especially dedicated Human Resource Secretariat courses. Technical development spear headed course development; and delivery in high priority areas such as explosives training.

Staff Relations Office

Staff represented MTC before the Grievance Settlement Board and Labour Relations Tribunal, dealt with matters related to the Ontario human rights code. They have also represented MTC on the corporate Employee Relations Committee.

Efforts to further MTC's role in service-wide negotiations have resulted in increased input into the collective agreement, particularly with regard to the new "headquarters" language.

In addition to developing staff relations policies and procedures, staff continue to provide guidance through the issuance of the "Staff Relations Perspective" newsletter. The staff relations office also prepared and issued the delegation of the deputy minister's authority document.

Occupational Health and Safety Office

Staff provided consultative advice and expertise to managers for identifying, evaluating and addressing health and safety hazards. It also provided technical and co-ordination services to the regions where the safety programs were delivered primarily through regional safety supervisors and safety officers.

The major accomplishment for the office was the negotiating of a revised joint health and safety structure and its subsequent implementation.

Supply and Services Branch

Branch staff were responsible for the development of policy and the delivery of a wide range of services including: policy and coordination of all government fleet management activities, including purchase and disposal of vehicles, purchase of related automotive parts and services and petroleum products.

Fleet Administration Office

This office was formed as a result of the Management Board of Cabinet activity review of the government's fleet. The prime objective was cost savings. Specifically, staff provided the focus and coordination in realizing a five per cent annual savings in the estimated operating expenses of $116 million.

Comprised of a small group of specialists, they provided a number of support services including:

- developing and administering fleet management policy;

- identifying corporate information requirements;
- monitoring of performance;
- developing guidelines;
- coordinate training requirements relative to fleet management and driver safety;
- identifying fleet management problems and developing proactive solutions;
- negotiating discounts for rentals and specialized repairs; and,
- assisting other ministries in solving fleet management problems.

Interministerial, the program utilized a committee structure which included:

- The Fleet Management Steering Committee - membership included the Ministry of Health, Ministry of Natural Resources, Ontario Provincial Police and MTC;
- The Fleet Management Council - participants numbered 21; and,
- The Fleet Management Technical Committee which mirrored the Steering Committee, providing specialists in fleet management to develop solutions to fleet management challenges.

Vehicle Specificatins Section

Staff, here, produced standard specifications on motorized vehicles comprising the entire range of equipment used in the Ontario Government fleet. They included police vehicles, ambulances, light and heavy trucks, and passenger vehicles and were used in purchasing approximately $33 million worth of equipment.

Service Centres and Food Services Section

The 23 highway service centre sites leased by MTC to various oil companies, generated $6.3 million in government revenue.

Section personnel maintained an extensive inspection program. It documented any problems and ensured each centre complied with the terms and conditions set out in the leases. Follow-up inspections ensured earlier problems were satisfactorily resolved.

The Burger King and McDonald's Restaurants at the Esso and Petro-Canada service centres continued to generate significant customer acceptance. Increasing business volumes necessitated the construction of additional service facilities such as self-serve gasoline, restaurant drive-thru take-out, expanded restaurant seating and customer parking areas.

The Ministry approved Shell Canada's service centre redevelopment program which included the complete refurbishing of the restaurant facilities and the introduction of a Wendy's/Tim Horton's combination at three centres and a Tim Horton's/Kentucky Fried Chicken combination at two others. Construction commenced at the Trenton and Dutton locations in February.

"The Ministry approved Shell Canada's service centre redevelopment program which included the complete refurbishing of the restaurant facilities and the introduction of a Wendy's/ Tim Horton's combination at three centres and a Tim Horton's/ Kentucky Fried Chicken combination at two others."

Negotiations with both Petro-Canada and Texaco regarding the redevelopment of their service centre networks resulted in both companies expressing a desire to continue operating all centres presently under lease. Additionally, both indicated agreement in principle with the terms and conditions featured in a draft lease presented by the ministry. Final agreement should be reached in mid 1987 with redevelopment of at least four centres scheduled for late 1987 or early 1988.

New gasoline price indicator signs were constructed and erected at all service centres and new advance signs will be constructed and erected by early June.

Services for the physically disabled — reserved parking, washrooms, telephones, water fountains and restaurants were available at all service centres and 12 centres offering propane.

Two outdoor information facilities together with 18 travel information booths, provided motorists with information on lodging and local points of interest. Operated by the Ministry of Tourism & Recreation, they were open from mid June to the Labour Day weekend. In addition, MTC maintained picnic areas at 21 service centres.

The Ministry of Agriculture & Food established fresh produce markets at three service centres.

Purchasing Sales and Distribution Office

Tenders Section staff maintained strict security over all head office contracts; 4,998 tenders were received and processed for 733 contracts while 1,506 contractors/suppliers attended public tender openings. In advertising, 308 insertions were placed in the news media.

Staff were responsible for the purchase of construction and maintenance materials and general ministry supplies, totalling about $74 million.

Motorized vehicles and fuels personnel acted in the purchase of vehicles and fuels through standardization of specifications and consolidated purchasing for all Ontario Government ministries and agencies. Purchases totalled approximately $69 million.

Stores' staff allowed MTC to take advantage of savings by bulk purchasing. They also reconditioned and stored Bailey bridge components for emergency use. Currently, there are 164 in the province. They also facilitated the disposal of all used MTC equipment, surplus material and all government motor vehicles, via public auction or tender. Sales totalled $4.7 million.

The movable asset control system consisted of approximately 36,318 items valued at approximately $130 million and was coordinated by staff.

Administrative Services Office

This office consists of three principal sections: information management, office services and graphic services.

Information Management Section

Staff provided the ministry with a wide range of analytical, professional and administrative services in the management of MTC's information resources. And they concentrated their attention on IRM program development activities, including research, program definition and description, identifying IRM training requirements, and maintaining and expanding the data directory (an indexed compendium of the ministry's information resources). In addition, they extended the application of the information value classification system within all ministry program areas, to assist with Freedom of Information implementation and comply with government policy regarding the life-cycle management of information.

Section staff undertook a comprehensive information practices survey, preparing personnel information and general record directories (as required by the Management Board of Cabinet), identifying all affected MTC forms, developing administrative procedures, and providing advisory services to program areas. Effective January 1, 1987, Administrative Services Office became the focus of FoI administration and support activity as back-up to the FoI Coordinator (ADM-Finance and Administration).

Records and Forms Administration Unit staff launched two initiatives to improve the level and quality of service provided:

1. the Central Registry's record holdings, equipment and security systems were reviewed and revised with a view to moving the Registry from a document warehousing function to that of a central information resource centre. Inclusion criteria were developed and applied, security features strengthened, and high-density mobile document storage systems installed; and

2. the development and distribution of user guidebook for records and file management procedures.

In addition, unit staff provided a variety of records and information management services, including:

- design, analysis, procurement and drafting services for more than 2,200 MTC and Ministry of Northern Development and Mines forms, and for more than 30 highway strip plans. They also achieved a 17 per cent reduction in the total number of forms in use within MTC. Estimated procurement cost savings from this inventory reduction amounted to more than $50,000. Unit productivity and client services levels were further improved through the introduction of an automated forms drafting and design system;

"The library acquired more than 3,500 books and reports for the use of researchers and staff."

- the transfer of inactive ministry documentation from valuable head office space to the Ontario Government Record Centre, to the Archives of Ontario microrecording unit for conversion to microfilm, or to secure disposal services as appropriate. More than 4,000 cubic feet of record material was affected; and,

- development, installation, training, and advisory services re file management, indexing, and classification systems were provided to 22 ministry offices.

Library services unit staff provided library and reference services to MTC and the transportation community, acquiring all publications and subscriptions to periodicals and newspapers. Staff performed 450 on-line database searches, arranged 1,340 interlibrary loans, serviced more than 10,000 reference questions, arranged 5,800 internal loans, and catalogued 2,480 library items. The library acquired more than 3,500 books and reports for the use of researchers and interested staff, and issued two regular publications, "Library News" and "Journal Contents". The library acquired an integrated library management system to become operational in 1987/88.

Graphic Services Section

Staff completed 22,892 reproduction requests worth in excess of $2,400,000.00. Staff also provided a variety of products and services including offset printing (from news releases to reports and engineering contracts), screen printing (internal signage to multi-colour safety posters), specialized black and white photographic reproductions (from engineering drawings and aerial photographs to colour separations), whiteprinting (from engineering contract plates to long roll plans), and specialized photocopying (from high speed, high volume photocopies to single sheet photocopies in long lengths and up to 24" wide).

Related responsibilities included preparation of cost estimates for reproduction services, including MTC publications. The preparation of "camera-ready" materials and print procurement services. Section staff also arranged for the distribution and sale of more than 400 MTC manuals and reports and their amendments. Approximately 16,000 copies were distributed to MTC offices, other governments and the public.

They also processed the printing, sales and distribution of MTC county, district and regional municipality maps, the official road map, the Ontario Transportation Map Series, the official airport map, the Intercity Guide, and were responsible for intra-ministry distribution of MNR topographical maps. Approximately 320,000 were distributed.

Postal operations were responsible for handling approximately 3,000,000 pieces of incoming and outgoing mail including courier service to all regional and district offices. They were also responsible for facsimile/teletype/telex centre activities and mailmobile services.

Office Services Section

Accommodation and building services unit staff were responsible for the arrangement of office layouts and design service for 88 separate projects within the Downsview complex. Major projects included the Financial, Computer Systems and Transportation Regulation Development Branches.

They also collaborated with the Ministry of Government Services relative to the planning and approval of two new buildings for the Downsview Complex; the Freeway Traffic Management Control Centre and new office tower.

Material control personnel were responsible for the delivery of supplies, furniture and equipment. Over 3,400 individual shipments were received with almost 38,000 pieces processed. In addition, 5,600 MGS stationery orders containing 17,200 pieces were delivered.

Telecommunications Unit staff completed a number of major telecommunications projects during the year, including the installation of an SL-1 Meridan Switching System, consisting of 3,500 terminals to serve the Downsview complex. As part of this, three (3) automatic call distribution systems (ACD) were installed to support MTC's customer service programs.

Five hybrid electronic telephone systems were installed, three in Toronto, one in Winona and one in Hamilton. Two telephone traffic control central systems were installed at the driver vehicles offices in Toronto.

Staff continued to upgrade highway information service (winter) by installation of three (3) digital voice, automated telephone answering devices in London, Sudbury and Ottawa for the Francophone public.

The multi-channel radio system for the London District was completed and site development for the new Thunder Bay multi-channel radio system commenced.

MTC's audio teleconferencing system was used on an average of 10 times a month.

Equipment repair and testing unit staff provided services for repairing, calibrating and testing specialized and precise engineering instruments such as theodolites and other miscellaneous survey equipment.

Financial Planning and Administration Branch

Budgetary Planning and Control Office

Personnel were responsible for acting as a liaison with Management Board of Cabinet, Ministry of Treasury and Economics, other central agencies; and planning, evaluating, developing, controlling and analysing MTC's budget. The office, which consists of three sections, oversaw the development, control and evaluation of the ministry's budget.

Budget staff were primarily involved in acquisition of resources to produce the annual expenditure budget. They co-ordinated preparation of the expenditure and revenue estimates submission, represented the minstry throughout the resources allocation process and developed MTC's request for personnel and financial requirements in the next fiscal year.

Analysis staff monitored expenditures and revenues, identified deviations and developed financial options for resolution. They also provided support to program managers in the in-year management of financial resources.

Evaluation personnel co-ordinated integration of the Managing by Results concept with MTC's existing management processes.

Financial Systems Office

Staff provided expertise in both computer and manual financial systems processes to aid managers in the effective management of financial resources. Personnel were responsible for the introduction and upgrading of financial systems while continuing to maintain a high degree of efficiency within current systems

This provided financial analysis and evaluation for in-year monitoring and control, performance assessment, financial information and reporting for managers.

Qualification Control Office

Staff maintained and used procedures to ascertain contractors' abilities to meet ministry pre-qualification standards, initiating, developing and implementing improvements in the pre-qualification process. There are now in excess of 360 contractors qualified with MTC.

Chief Accountant's Office

Staff were responsible for all functions: payroll, accounts payable and receivable, maintenance of financial records, preparation of financial statements and liaison with the Ministry of Treasury & Economics. There were three key areas:

Expenditure Office

Personnel developed operational policies and procedures related to accounts payable, expense accounts, payroll and subsidies. They maintained and utilized procedures for the issuing and distributing of payroll cheques, processing of accounts payable data for the issuing of treasury cheques and provision of expenditure information.

They also monitored and co-ordinated policies, procedures and budgets in relation to employee relocation entitements as well as expense account date to ensure compliance with regulations and the provision of statistical information.

Revenue Control Office

Staff developed operational policies and procedures related to revenue accounting and cost sharing. They processed and recorded accounts receivable data and reconciled the concentrator account for all local payments and advances with treasury; deposited all revenue received to the consolidated revenue fund and all refund of expenditure to treasury; reconciled all monies deposited in the direct deposit system by drivers and vehicles agents; established accounts receivables for shareable agreements made by the ministry; compiled, prepared and distributed all statistical financial documents; produced and co-ordinated the daily operations of all financial and statistical reports.

Accounting and Administration Head Office

Staff provided a regional accounting and administration service for head office ministry staff and the Ministry of Northern Development and Mines in four distinct sections.

Pay and personnel staff were responsible for the maintenance of attendance records and the control and distribution of pay cheques while budget staff were responsible for the recording and reporting of cost centre expenditures and recovery of expenditure in accordance with predetermined agreements on behalf of the head office cost centre managers.

Accounts payable personnel arranged for the orderly payment of invoices, employee expense accounts, inter-ministry accounts and payment to consultants in accordance with agreements. They were also responsible for the head office accountable advance account.

Administration provided head office management with a variety of services such as accounting re: auction sales, participation in miscellaneous supply tenders, mail messenger service etc.

MINISTRY EXPENDITURE BY HIGHWAY 1986/1987

Les dépenses du ministère par autoroute

KING'S HIGHWAYS
Routes principales

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
2	Lancaster-Windsor	4,366,432	4,647,660
2A	Hwy.401-Hwy.2 Scarborough	-	361,173
3	Fort Erie-Windsor	1,941,020	2,731,409
4	Port Stanley-Hwy.24	315,328	1,641,884
5	Toronto-Paris	102,603	944,267
6	Hwy.24-Baldwin Twp.-Hwy.17	3,139,806	3,482,039
7	Hwy.417&Hwy.17IC-40IC (Sarnia)	14,255,088	5,540,571
7A	Hwy.7 Scotts Corner-Hwys.7/12 Manchester	7,938	568,521
7B	Peterborough-Fowler's Corners	200,000	326,658
8	Grimsby-Goderich	4,542,202	974,007

		KING'S HIGHWAYS	
			Routes principales
NUMBER	LOCATION	CONSTRUCTION	MAINTENANCE
Numéro d'autoroute	Endroit		Entretien
9	Hwy.11-Hwy.21	83,351	1,691,409
10	Mississauga-Owen Sound	1,320,713	1,543,172
[illegible]	Toronto-Rainy River	12,135,856	12,055,786
11	North Bay By-Pass	3,312,349	111,937
12	Whitby-Hwy.93	133,979	1,286,698
14	Hwy.62-Marmora	12,788	204,829
1[illegible]	Barriefield-Old Hwy.17-Renfrew cty.	78,713	1,105,625
1[illegible]	Johnstown-Ottawa	399,377	649,344
17	Hwy.417-Manitoba Boundary	13,139,483	11,591,952
17B	At North Bay	-	6,964
18	Leamington-Windsor	843,382	396,929
19	Port Burwell-Tralee	1,715,049	793,612
20	Niagara Falls-Hamilton	3,084,728	471,022
21	Hwy.3(Morpeth)-Owen Sound	6,127,684	1,914,318
22	London-Hwys.7 & 79	1,058	292,867
23	Hwy.7-Hwy.9 Teviotdale	388	660,123
24	Hwy.59-Collingwood-Hwy 26	1,680,523	1,561,427
24A	Paris-Waterloo Cty.Bdy.	-	50,191
25	Oakville-Hwy.89	175,365	864,284
26	Barrie-Owen Sound	-	756,320
27	Hwy.401-Hwy.93	57,660	1,165,095
28	Port Hope-Hwy.41	33,025	1,104,034
29	Brockville-Smiths Falls	15,007	331,952
30	Brighton-Havelock	26,334	295,511
31	Morrisburg-Ottawa	60,294	581,608
32	Gananoque-Hwy.15	-	109,333
33	Kingston-Stirling	1,086	822,577
34	Hwy.2(Lancaster)-Hawkesbury	10,890	503,688
35	Hwy.401(Newcastle)-Hwy.60	6,395,109	1,311,702
35A	Fenelon Falls-Hwy.35	-	19,992
36	Lindsay-Burleigh Falls	-	421,049
37	Belleville-Hwy.7	493	264,317
38	Hwy.2-Hwy.7	99,831	427,619
40	Blenheim-Sarnia	20,975	571,086
41	Napanee-Pembroke	1,429,246	1,178,888
42	Hwy.29-Westport	620	321,097
43	Alexandria-Perth	239,366	1,180,528
44	Hwy.17-Hwy.15(Almonte)	-	86,993
45	Cobourg-Norwood	-	334,723
46	Hwy.7-Hwy.48	-	172,457
47	Whitchurch/Stouffville-Hwys.7/12	217,870	524,830
48	Toronto-Hwy.35	1,244,824	1,250,670
49	Picton-Hwy.401	-	138,019
50	Toronto-Hwy.89	328,932	769,484
51	Rondeau Prov.Park-Jct.Hwy.3	-	29,896
52	Jct.Hwys.2/53-Wellington Bdry	65,142	698,230
53	Elfrida-Eastwood	8,635	333,844
54	Cayuga-Cainsville	1,230,796	383,759
55	Niagara-on-the-Lk.-Mary St -Niagara Rd.81(Homer)	97,013	181,902
56	Jct.Hwy.3-Elfrida (Hwys.53 & 20)	45,908	152,964
58	Port Colborne-St.Catharines	427,457	285,612
58A	Port Colborne (Hwy.58)-Hwy.140	-	90,823
59	Long Point-Shakespeare (Hwys. 7 & 8)	789,037	729,713
60	Hwy.17(Renfrew)-Huntsville	143,009	1,539,068
61	International Bdry.-Thunder Bay	91,547	398,356

KING'S HIGHWAYS
Routes principales

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
62	Belleville-Pembroke	1,568,836	1,571,245
63	North Bay-Quebec Border	-	383,527
64	Hwy.69-Hwy.11	6,747	903,566
65	Quebec Border-Hwy.66	508,326	580,690
66	Quebec Border-Sec.Hwy.566	27,653	452,064
67	Iroquois Falls-Timmins	-	191,120
69	Hwy.12-(Sudbury By-pass)	3,378,997	1,704,424
69B	Parry Sound By-Pass 69B	-	13,610
70	Hwys.6/21-Hepworth Hwy 6	1,605,541	159,193
71	Fort Frances-Hwys.17/71	-	588,998
72	Hwy.17(Dinorwic)-Sioux Lookout 642	6,646	300,329
73	Port Bruce-Middlesex Rds.29 & 48/73	4,057	239,742
74	Hwy.3(New Sarum By-pass)-Nilestown	-	141,454
76	Hwy.3(Eagle)-Hwy.2	-	106,490
77	Leamington-Hwy.401	-	113,912
78	Hwy.21(Dresden)-Wallaceburg Hwy. 40	-	76,507
79	Hwy.2-Hwy.21	12,309	287,425
80	Hwy.2-Courtright	-	375,030
81	Hwy.2-Grand Bend	16,497	406,658
83	Hwy.23(Russelldale)-Hwy.21	-	274,408
84	Hensall-St.Joseph	-	115,280
86	Kitchener-Amberly	1,643,488	819,251
87	Harriston-Hwy.86(Bluevale)	-	224,194
88	Bradford-Hwy.27(Bond Head)	-	63,007
89	Hwy.11-Hwy.23	760,610	844,545
90	Barrie-Angus	1,614,986	153,662
91	Stayner-Duntroon	-	44,756
92	Elmvale-Wasaga Beach	-	79,392
93	Hwy.11-Penetanguishene	-	433,832
94	Callander By-Pass-Hwy.17	-	59,782
95	Alexandria Point-Wolfe Island	-	68,482
96	Port Metcalfe-W.end of Wolfe Is.	-	197,036
99	Ancaster-Hwys.24 & 5	-	45,293
100	Jct.Hwy.401 to Thames R.Br.	16,195	25,900
101	Quebec Border-Hwy.17	1,217,289	2,112,401
102	Thunder Bay-Sistonens Corners	291,430	199,069
105	Hwy.17-Sec.Hwy.618	140,966	646,271
106	Hwy.28 (Dale)-Hwy.2 (Welcome)	-	27,226
108	Hwy.17-Sec.Hwy.639(Quirke Lake)	-	287,111
112	Hwy.11-Hwy.66 (Kirkland Lake)	705,258	96,930
115	Newcastle-Peterborough	4,795,724	729,207
117	Jct. Hwy.11-Jct. 35	-	255,812
118	Hwy.121-Hwy.169	94,422	698,127
121	Hwy.28-Hwy.35 (Powles Cors.)	1,109,239	731,093
124	Hwy.69-Hwy.11	1,965,425	470,155
125	Hwy.105-Cochenour Dock	661,082	50,808
126	Middlesex Rd.37-Middlesex Rd.23	-	80,909
127	Maynooth-Hwy.60	-	237,360
129	Thessalon-Chapleau	1,363,937	1,129,904
130	Hwys.11/17 - Hwy.61	988,366	59,599
131	Simcoe Cnty. Rd.31-Hwy.27 to Hwy.90	-	57,196
132	Renfrew-Hwy.41	643	98,801
133	Hwy.33 (Millhaven)-Hwy.401	-	62,585
134	Jct.Hwy.7-Jct.Hwy.28	4,916	94,339
135	Middlesex Road 37-Hwys.2/4	90,936	68,875
136	Hwy.24-Orangeville Hwy. 9	-	269,928

KING'S HIGHWAYS
Routes principales

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
137	Hwy.401-Canada/US Border	-	51,662
138	Hwy.417-Cornwall	-	243,941
140	Hwy.3 (Port Colborne)-Welland	-	99,160
141	Hwy.69-Jct.Hwy.11	-	294,710
144	Sudbury-Hwy.101	3,707,459	1,362,830
148	Quebec Bdry. to Hwy.17/62	1,728,696	66,563
169	Hwy.12 to Hwy.69(to Footes Bay)	2,797	478,681
400	Toronto-Hwy.12 & Hwy.69	1,874,028	3,104,982
401	(MCF) Quebec Border-Windsor	22,786,647	16,602,958
402	Hwy.401 - Sarnia	525,083	1,211,052
403	Hwys.401/410-Hwy.53 IC	9,002,431	2,015,712
404	Hwy.401 & Don Valley Pkwy.-York Rd.15	12,985,346	1,067,468
405	QEW-International Br.(Queenston)	298,180	200,444
406	Welland-QEW	1,177,938	369,881
407	Jct.Hwy.401 to Jct.Hwys.35&115(Proposed)	35,426	-
409	Hwy.401-Airport Road	15,342	243,604
410	Hwys.401 & 403 - Brampton	8,972,164	550,546
416	Jct.Hwy.2-Johnstown to Ottawa(Proposed)	553,882	-
417	Quebec Boundary-Hwy.7 & W.Jct.Hwy.17	19,342,372	2,855,321
420	Niagara Rd.106-Rainbow Bridge (Niagara Falls)	635,210	149,848
427	Etobicoke-Coules Ct.-Indian Line	90,610	804,754
QEW	Toronto-Fort Erie	19,234,408	7,978,396
	Brantford Expressway	75,341	25,096
	Kitchener/Waterloo Expressway	393,286	416,677
	E.C. Row Expressway	2,261,642	395,243
	TOTAL KING'S HIGHWAYS **Total des routes principales**	**216,494,118**	**139,036,456**

SECONDARY HIGHWAYS
Routes secondaires

502	Hwy.11-Sec.Hwy.594	50,478	574,927
503	Tory Hill-Kirkfield	991,448	694,280
504	Sec.Hwy.620-Hwy.28	607,700	139,782
505	Hwy.48-Uphill(Sec.Hwy.503)	563,973	118,515
506	Plevna-Hwy.41	520,191	181,253
507	Hwy.28-Sec.Hwy.503(Gooderham)	829,132	344,344
508	Calabogie(Sec.Hwy.511)-Hwy.17	-	160,146
509	Hwy.7-Plevna (Sec.Hwy.506)	1,200	295,597
510	Magnetawan-Hwy.124	-	16,570
511	Hwy.7-Sec.Hwy.508	888,741	429,935
512	Eganville(Hwy.41)-Hwys.60/62	73,215	258,765
513	Hwy.132-Admaston Twp.Bdry.	378,477	85,577
514	Hwy.28-Sec.Hwy.515	-	71,225
515	Sec.Hwy.512-Hwy.62	359,023	246,497
516	Sec.Hwy.599-Sec.Hwy.642	171,664	409,719
517	Hwy.62-Fort Stewart Rd.-Carlow Twp.	391,877	81,324
518	Sand Lake-Hwy.69	2,972,573	520,181
519	Hwy.17 to Green Lake Rd.-Dunphy Twp.	3,151,466	234,105
520	Hwy.11-Ardbeg	372,585	317,086
522	Hwy.11-Hwy.69	178,486	673,005

SECONDARY HIGHWAYS
Routes secondaires

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
523	Nipissing Dist.Bdry.-Hwy.60	569,034	111,001
524	Sec.Hwy.522-Sec.Hwy.534	171,500	105,069
525	Sec.Hwy.596-White Dog I.R.	-	189,445
526	Hwy.69-Britt	-	25,695
527	Hwy.11/17-Armstrong	3,293,371	1,137,674
528	Wolseley Bay-Hwy.64	-	95,881
528A	Pine Cove-Sec.Hwy.528	-	55,802
529	S.Jct.Hwy.69-N.Jct.Hwy.69	-	132,519
529A	Sec.Hwy.529-Bayfield Lodge	144,809	28,778
531	Bonfield-Hwy.17	-	23,791
532	Sec.Hwy.556-Christina Mine Road	44,299	84,255
533	Mattawa-Hwy.63	-	370,007
534	Powassan-Patterson Lake Rd.	-	323,545
535	Hwy.64-Riviere Veuve	1,099,041	334,340
537	Hwy.69-Hwy.17(Nickel Centre)	146,431	99,551
538	E.Jct.Hwy.17-W.Jct.Hwy.17	-	48,671
539	Hwy.64(Field)-Hwy.17(Warren)	1,638,916	296,275
539A	Sec.Hwy.539-Tert.Road 805	-	42,944
540	Little Current-Meldrum Bay	418,789	834,659
540A	Sec.Hwy.540-Barrie Island Rd.L5-6	53,009	27,150
540B	E.Jct.Sec.Hwys.540/542-W.Jct.Sec.Hwy.540	2,752	53,966
542	Hwy.6-Sec.Hwys.540/540B(to Gore Bay)	100,382	502,610
542A	Hwy.542-Tehkummah Twp.Rd.L10-11	-	12,282
546	Hwy.17-Mount Lake	117,302	419,911
547	Hwy.101-Hawk Jct.	10,834	29,657
548	Hwy.17-Sec.Hwy.548(From N.)	-	536,184
550	Sault Ste.Marie-Gros Cap	-	67,379
551	Province Bay-Sec.Hwy.540	12,693	97,611
552	Sec.Hwy.556-Fenwick Twp.-End of Hwy.	-	104,974
553	Massey-Tert.Rd.810	-	299,266
554	Sec.Hwy.546-Hwy.129	-	88,954
555	Magog Lake Landing-Hwy.557	66,502	182,108
556	Hwy.17-Hwy.129	66,164	829,191
557	Blind River-Matinenda Lake	81,833	119,628
558	Haileybury-Montreal River Br.	7,449	189,914
559	Hwy.69-Kilbear Prov.Park	43,897	115,990
560	Hwy.11-Hwy.144	2,330,498	1,060,515
560A	Sec.Hwy.560-(Westree)	-	44,718
561	Bruce Mines-Sec.Hwy.638	8,225	120,366
562	Hwy.11-Hwy.65	1,859	67,132
563	Hwy.17-Batchawana Bay-Gov't. Dock	-	26,675
564	Hwy.112-Pacaud Twp.C6-Assumed Hwy. End	-	35,310
565	Sec.Hwy.550-Sault Ste.Marie(Airpt. Ent.)	-	11,279
566	Matachewan-Ashley Mine	-	130,479
567	Haileybury-Lower Notch Dam(End of Hwy.)	289,389	167,369
568	Hwy.11-Kenogami	-	10,336
569	S.Jct.Hwy.11-N.Jct.Hwy.11	-	136,280
570	Hwy.11-Maisonville Twp.	-	18,087
571	Sec.Hwy.562-Hwy.11(Earlton Bypass)	255,997	30,818
572	Hwy.11-Hwy.101	91,359	53,897
573	Charlton-Hwy.11	267,143	87,261
574	Sec.Hwy.652-Norembega	-	80,789
575	Jct.Hwy.17-Jct.Hwy.64	2,751,461	129,718
576	Hwy.101-Kam-Kotia Mine Ent.(End of Hwy.)	4,859	110,306
577	Hwy.101-Iroquois Falls(Hwy.67)	-	146,392
578	Iroquois Falls-Hwy.11(Nellie Lake)	-	42,913

SECONDARY HIGHWAYS
Routes secondaires

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
579	Sec.Hwy.652-Gardiner	170,131	179,716
580	Hwy.11-Poplar Lodge Park Ent.-Eva Twp.	-	54,762
581	Hwy.11-Remi Lake Prov.Park	-	52,818
582	N.Jct.Hwys.11/17-S.Jct.Hwys.11/17	13,343	28,265
583	Mead-Lac Ste. Therese	653,960	247,371
584	Hard Rock Mine-Nakina-End of Hwy.	81,056	299,427
585	Hwys.11/17-Pine Portage-End of Hwy.Sign	-	168,311
586	Hwy.11-End of Hwy.Sign	-	23,407
587	Hwys.11/17-Hwy.Ends (Sign)	1,458,676	187,227
588	Hwys.11/17-Hwy.Ends Sign	121,018	367,010
589	Hwy.102-End of Hwy.(Sign)	312	143,734
590	Hwys.11/17-Sec.Hwy.588	395	106,950
591	Sec.Hwy.589-Ware Twp.(End of Hwy.)	-	36,214
592	Hwy.11(Novar)-N.Jct.Hwy.11	136,864	90,543
593	Hwy.61-Sec.Hwy.588	-	228,088
594	Dryden-W.Jct. Hwy.17	3,681	135,690
595	Sec.Hwy.597-Sec.Hwy.590	467,729	215,750
596	Hwy.17(Keewatin)-MTC Hwy.Ends Sign	-	199,543
597	Cloud Lake Rd.-Sec.Hwy.608	-	78,559
598	Sec.Hwy.604-Sec.Hwy.658	32,952	16,133
599	Hwy.17-Central Patricia	2,750,334	1,320,243
600	Jct.Hwy.71-Hwy.11	-	436,497
601	Dryden-E.Jct.Hwy.17	3,888	105,747
602	Fort Frances-Emo	-	179,534
603	Hwy.17-Dyment	-	16,805
604	Hwy.17-Kenora Airport	-	31,986
605	Hwy.17-Rugby Lake (End of Hwy.)	-	52,669
607	Hwy.69-Hwy.64	-	95,473
607A	Bigwood-Schell's Camp	-	24,624
608	Hwy.61-Sec.Hwy.595	350	88,051
609	Hwy.105-Clay Lake(End of Hwy.)	-	71,660
610	Hwy.67-Hwy.101	-	102,501
611	Sec.Hwy.602-Lake Wasaw Rd.(End of Hwy.)	4,970	84,315
612	Muskoka Reg.-Hwy.69	-	24,855
613	Sec.Hwy.602-Lake Despair (End of Hwy.)	-	161,350
614	Hwy.17-M.T.C. Patrol Yard (End of Hwy.)	1,305,755	342,471
615	Hwy.71-Clearwater Lake	-	80,104
616	Hwy.101-Palomar-C.N.R.Crossing	-	13,781
617	Hwy.11(Stratton)-Sec.Hwy.600	344,662	146,634
618	Red Lake-Olsen Mine Rd.	-	43,413
619	Hwy.11(Pinewood)-Sec.Hwy.621	-	194,932
620	Hwy.62-Hwy.28	120,996	215,802
620A	Sec.Hwy.504-Sec.Hwy.620	-	2,658
621	Hwy.11-End of Hwy.	315,708	197,131
622	Hwy.11B(Atikokan)-Bending Lake Rd.-Hwy.807	27,401	67,128
623	Hwy.11-Bush Rd.	-	22,082
624	Hwy.11-Hwy.66	-	180,011
625	Caramat-Hwy.11	-	133,830
626	Hwy.17-Marathon	441,025	18,818
627	Hwy.17-NW Lts. Pukaskwa National Park	658,564	62,307
628	Red Rock-Hwys.11/17	14,802	36,214
629	Timmins-Timmins Airport	-	43,228
630	Kiosk-Hwy.17	-	213,956
631	Hwy.17-Hwy.11	4,232,394	877,144
632	Muskoka Reg.-Hwy.141	17,191	64,505
633	Hwy.11-End of Hwy.	-	26,498

SECONDARY HIGHWAYS
Routes secondaires

NUMBER Numéro d'autoroute	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
634	Smooth Rock Falls-Abitibi Canyon Dam	57,899	721,738
635	Hwy.17-Des Joachims Br.(S.End)	-	17,775
636	Hwy.11-Clute Twp.Rd.C4-5(End of Hwy)	-	25,090
637	Hwy.69-Killarney	3,289,426	451,430
638	Bailey Br.-Hwy.17	56,259	233,062
639	Hwy.108-Sec.Hwy.546	-	120,236
640	Sec.Hwy.571-Earlton Airport Entrance	-	14,752
641	Hwy.17-Sec.Hwy.596	-	59,758
642	Sec.Hwy.599-Wellington St.-Hwy.72	-	404,530
643	Sec.Hwy.584-Cavell Rd.	89,861	155,934
644	Hwy.69(Pte.Au Baril)-Pointe Au Baril-School (End of Hwy.)	-	5,171
645	Sec.Hwy.529-Byng Inlet	-	20,686
647	Hwy.17-Blue Lake Prov.Park-Store	-	31,313
648	Dyno Mines Ent.-West Jct.Hwy.121 (End of Loop)	740,639	228,989
649	Bobcaygeon-Hwy.121	-	111,946
650	Dane-Hwy.112-Adams Mine-ONR Crossing	-	34,163
651	Hwy.101-Missanabie-CPR Crossing	87,338	384,401
652	Cochrane-Kattawagami R.Br.	-	1,043,281
653	Chenaux-Hwy.17	-	58,653
654	Sec.Hwy.534-Hwy.11	1,495,156	145,361
655	Timmins-Hwy.11	-	343,287
656	Sec.Hwy.533-Holden Generating Sta.Ent.	40,011	25,334
657	Hwy.105-Goldpines	-	22,183
658	Kenora-Redditt(C.N.R.Sta.)	5,490	110,699
659	Sec.Hwy.604-Sec.Hwy.658	7,055	83,212
661	Hwy.144-Gogama	-	18,889
663	Hwy.11-Calstock-C.N.R.Crossing	-	26,654
664	Hwy.72-End of Hwy.	-	63,939
665	Hwy.17-Richan-C.N.R. Sta.	-	132,763
667	Hwy.129-Sultan	75,758	291,836
668	Hwy.11-Green Water Prov.Pk.Ent.	471,515	71,118
	TOTAL SECONDARY HIGHWAYS **Total des routes secondaires**	**46,386,590**	**30,476,808**

TERTIARY HIGHWAYS
Routes Tertiares

801	Hwy.11-Namewaminikan Road Bridge	-	66,738
802	Kashabowie-End of Hwy-Burchell Lk. Rd.	-	64,019
803	Timmins-Hwy.101-Forks(End of Hwy.)	-	7,292
804	Hwy.105(Lower Manitou Falls Dam)	-	36,988
805	Sec.Hwy.539A (River Valley) -Pond Lake (End of Hwy)	-	157,244
807	Sec.Hwy.622-End of Const.	2,877,131	35,536
810	Sec.Hwy.553-Richie Falls	-	249,100
811	Sec.Hwy.527-Weaver R.Br.(Temp.Br.)	-	308,589
	TOTAL TERTIARY HIGHWAYS **Total des route tertiares**	**2,877,131**	**925,506**

ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL ROADS
Routes d'accès, chemins industriels et chemins à grande circulations

	LOCATION Endroit	CONSTRUCTION	MAINTENANCE Entretien
	Old Sec. Hwy.503 at Irondale	-	31,892
	Old Hwy.11	-	44,454
	Old Hwy.11 at Hanna Lake	-	49,740
	Old Hwy.68 S. of Espanola	65,754	75,633
	Old Hwy.69 S. of Sudbury	-	121,764
	Old Sec. Hwy.544 at Windy Lake	59,294	178,554
	Old Hwy.17 Heyden	-	26,813
	Hwys.24/53 to Hwy.2-Paris	15,458	52,576
	Sudbury By-Pass(S.W. Sec.)	24,697	74,904
	Old Hwy.559 N. of Dillon Rd.	-	111,256
	New Arterial Rte. Burl. Skyway	-	93,212
	Old Hwy.6 (Caledonia By-pass)	-	31,071
	New Hwy.17, Kenora By-pass	61,140	27,280
TOTAL ACCESS, INDUSTRIAL & ARTERIAL ROADS **Total des reoutes d'accès, chemins industriels et chemins à grande circulation**		**226,343**	**919,149**
OTHERS/AUTRES	Ferry Services/Traversées	-	3,547,762
	Sidewalks/Troittoirs	-	213,500
	Lands & Buildings/Territoires et bâtiments	3,725,678	4,222,970
	Inspection Stations/Lieux d'inspection	569,266	381,911
TOTAL OTHERS /Total des autres		**4,294,944**	**8,366,143**
	Recoverables/Récupérables	(52,315,226)	15,771,744
	Sundry unallocated district office administration, engineering buildings, inventory charges, etc./Divers		
	TOTAL	**(52,315,226)**	**15,771,744**
	TOTAL HIGHWAYS **Total des autoroutes**	**217,963,900**	**195,495,806**
UNINCORPORATED TOWNSHIPS/Cantons non incorporés			
	Indian Reserves/Réserves d'Indiens	-	185,402
	Special Settlers/Colonisateurs spéciaux	200,552	70,627
	Local Roads Boards/Conseils locaux des chemins	2,602,749	4,457,204
	Statute Labour Boards/Conseils de la corvé légale	69,299	74,767
	TOTAL	**2,872,600**	**4,788,000**
	Development roads/Chemins du developpement	3,345,871	-
	Connecting Links/Liens	20,861,000	2,473,800
TOTAL OTHER MUNICIPAL		**24,206,871**	**2,473,800**
TOTAL MUNICIPAL/Total Municipal		**27,079,471**	**7,261,800**
AIRSTRIP DEVELOPMENT/Developpement des pistes d'atterrissage		2,844,560	3,807,800
TOTAL AIRSTRIP DEVELOPMENT **Total du developpement des pistes d'atterrissage**		**2,844,560**	**3,807,800**
TOTAL EXPENDITURE		**247,887,931**	**206,565,406**

Ontario accident toll lowest since 1954

The lowest fatality total in 32 years was recorded on Ontario roads during 1986.

Motor vehicle accidents claimed 1,102 lives in 1986, down 7.5 percent over 1985. The 1986 toll represents the fewest number of deaths in the province since 1954, when 1,045 people were killed.

The most significant decline was recorded in motorcycle passenger deaths which dropped 37.5 per cent. Close behind were bicycle fatalities, with a substantial decrease of 32.6 per cent.

Injuries were also down, led by a 7.8 per cent drop in motorcycle passengers hurt. The number of motorcycle drivers injured showed a similar improvement, down 7.5 per cent from 1985. In addition, the total number of accidents decreased by 1.3 per cent, with fatal accidents dropping by a more impressive 8.2 per cent.

MOTOR VEHICLE ACCIDENTS
1976-1986
ACCIDENTS AUTOMOBILES

Year Année	Accidents	Passenger vehicles Véhicules passagers
1976	211,865	3,341,845
1977	218,567	3,490,477
1978	186,363 *	3,597,371
1979	197,196	3,691,971
1980	196,501	3,708,694
1981	197,482	3,831,058
1982	187,943	3,842,743
1983	181,999	3,896,452
1984	194,782	3,904,706
1985	189,750 *	4,093,730
1986	187,286	4,244,200

* Minimum reportable property damage amount changed from over $200 to over $400 on January 1, 1978 and from over $400 to over $700 on January 1, 1985.

* le coût minimal de dégats matériels qui doit être rapporté a été augmenté de $200 à $400 le 1er janvier, 1978 et de $400 à $700 le 1er janvier, 1985.

Le taux d'accidents automobiles a atteint le niveau le plus bas depuis 1954

Pendant l'année 1986 le taux de décés sur les routes de l'Ontario a été le plus bas depuis 32 ans.

Les accidents automobiles ont été responsables de 1,102 décés, donc une diminution de 7.5 pour cent en comparaison de l'année 1985. Le taux pour 1986 est le plus bas depuis 1954, lorsque 1,045 personnes ont été tués.

La diminuation la plus extréme a été dans les décés pour les accidents des motocyclistes, une baisse de 37.5 pour cent. Le nombre des accidents mortels sur lesbicyclettes a décliné de 32.6 pour cent.

Le nombre des blesssures était à la baisse aussi. La diminution la plus marquée était 7.8 pour cent pour le nombre des passagers blessés dans les accidents de motocyclettes. Le nombre des motocyclistes et des cyclistes blessés dans les accidents a également décliné de 7.8 pour cent par rapport de l'année 1985. En outre, le nombre total des accidents a diminué de 1.3 pour cent, et les accidents mortels ont atteint une baisse impressionante de 8.2 pour cent.

Convictions registered under the Highway Traffic Act

SECTION	OFFENCES	1985	1986
7	Fail to register a vehicle	41,707	55,571
9 (1)	False statement	52	76
9 (2)	Fail to notify new address	11,291	1,763
10	Fail to have number plates	1,372	1,407
12	Violations as to number plates	5,003	5,762
13	Improper use of number plates	650	917
18 (1)	No driver's licence or improper class	21,465	22,177
18 (3)	Driving in breach of condition	2,220	2,236
19	Fail to produce operator's licence	21,863	25,000
21 (1) a, b, c, d	Driver licence violation	439	687
22	Driver suspended in Ontario - Licence out-of-province	23	17
23	Operation of motor vehicle by person under 16	24	14
30 (2)	Unlawful possession of permit	3	5
30 (3)	Unlawful possession of licence	121	117
35	Driving while licence is suspended H.T.A.	13,368	12,359
44	Improper Light violations	9,745	12,943
46	Defective brakes	1,412	1,622
48	Faulty equipment (mirror, windshield, etc.)	339	246
52 (1)	Defective - improper tires	1,607	1,571
55 (1) a & b	Driver view obstructed	167	140
55 (2)	Colour-coating obstructing view	53	65
55 (3)	Obscured interior colour-coated windows	284	585
56 (1) a & b	Windows obstructed	1,163	1,033
57	Excessive noise/smoke/fumes	10,592	10,595
58	No slow-moving-vehicle signs	75	64
61 (2)	Radar warning device prohibited	2,473	7,093
62	Fail to have proper trailer attachments	900	1,146
65 (3)	Failing to submit to vehicle inspection	1,102	1,090
67	Drive unsafe vehicle	2,240	2,165
68	Operate vehicle - fail to display device	599	728
69	Affix vehicle inspection sticker not MTC issue	3	3
87	No name of owner on commercial vehicle	302	388
88	Driver/ride motorcycle no safety helmet	1,652	1,697
90 (2)	Remove/modify/inoperative seat belt assembly	775	976
90 (3)	Failure/improper use seat belt assembly - driver	47,129	63,705
90 (4)	Passenger - failure to ensure seat belt use	4,288	3,881
90 (6)	Driver - failure to ensure passenger seat belt use	3,551	5,104
92 (1) (2) (5) (6) (7) (10)	Excessive vehicle width/length/height	1,415	1,253
93 (7)	Special permit violation	347	432
93 (1)	Overload in excess of permit	12	0
93 (2)	Fail to produce commercial ownership permit	19	11
94 (1 & 2)	Overhanging load/improper loading	2,515	2,816
98 (1) (1b)	Overweight - tires	15	0
99 (1) a	Overweight - single axle (single tire)	30	109
99 (1) b	Overweight - single axle (dual tires)	976	1,197
99 (1) c	Overweight - dual axle	6,450	8,195
99 (1) d	Overweight - triple axle	219	290
99 (2)	Overweight - dual axle (single tire)	3	4
99 (3)	Overweight - triple axle (single tire)	4	4
99 (4)	Overweight - single front axle (no verification)	52	50
99 (6)	Overweight - single front axle (exceed rating)		28
100 (b)	Overweight - three axle group	136	139
100 (c)	Overweight - four axle group	21	77
101 (1) (abc)	Gross vehicle overweight	2,373	3,627
101 (2) (3)	Fail to produce/violate authority	20	7
102 (3)	Overweight during freeze-up	244	288

SECTION	OFFENCES	1985	1986
103	Overweight on axle Class B highway	7	56
104 (1)	Overweight in excess of permit	3,531	1,771
104 (2) (5)	Fail to carry/produce permit	3	15
109	Speeding 50 km/h or more over the limit	3,928	4,428
109	Speeding more than 29 less than 50 km/h	99,745	122,505
109	Speeding more than 15 less than 30 km/h	253,391	276,530
109	Speeding under 16 km/h	308,488	383,349
111	Careless driving	18,278	15,929
113	Unnecessary slow driving	96	128
114	Fail to obey signal of police officer	144	168
114 (3)	Drive vehicle on closed road	540	250
115	Fail to yield right of way	162	152
116	Fail to stop at through highway	40,108	48,453
118	Fail to obey yield sign	569	562
119	Fail to yield - from private road	7,788	6,074
120	Pedestrian crossover violation by driver	1,665	2,355
121 (2)	Improper right turn at intersection	2,222	2,804
121 (3)	Improper right turn - multi lane	233	361
121 (4)	Improper left turn - across path of approaching vehicle	6,508	6,389
121 (5)	Improper left turn at intersection	5,551	6,042
121 (6)	Improper left turn - multi lane highway	586	642
122 (1)	Fail to signal for turn	14,967	16,337
122 (2)	Fail to signal - moving from parked position	3,961	4,501
122 (4a) (4b)	Improper manual signal	3	5
122 (5)	Improper directional signal	33	44
122 (6)	Improper use of signaling device	62	69
122 (7) (7a) (7b)	Fail to signal	77	75
123	Prohibited U-turns	173	481
124 (5)	Disobey red signal light	35,270	39,660
124 (7)	Disobey amber light	1,067	802
124 (8) (9) (10) (11)	Flashing red-amber-green arrow	6,684	13,805
124 (12)	Fail to give right-of-way to pedestrian	415	427
124 (13)	Prohibited turn	7,384	6,546
125 (3)	Disobey portable lane control signal - red light	17	19
125 (4)	Disobey portable lane control signal - amber light	55	88
126	Drive right side of multi-lane highway	89	150
127 (1) (2)	Fail to share the road	2,127	2,054
127 (3)	Fail to move to right	86	93
127 (4)	Fail to share road when overtaking	519	592
127 (5)	Fail to turn out to right/left	45	48
127 (6)	Improper passing	21	13
127 (7) (a) (b)	Improper passing	1,206	1,180
128	Driving left of centre of highway	1,297	1,399
129 (1)	Passing to right of vehicle	237	340
129 (2)	Unsafe passing to the right	2,944	4,324
130 (1)	Fail to obey signs posted on paved shoulder	521	702
132	Wrong way on a one-way street	3,519	4,260
133 (a)	Unsafe lane change	5,510	6,277
133 (b)	Drive in centre lane of three lane highway	112	111
133 (c)	Fail to drive in slow moving traffic lane	2,179	4,959
135 (a) (b)	Improper driving on divided highway	622	609
135a	Backing on highway	154	63
136 (1)	Following too closely	17,677	18,276
136 (2)	Following too closely in commercial vehicle	231	234
137 (1)	Fail to yield to fire department vehicle, etc.	245	311
137 (2)	Following a fire department vehicle	12	27
140	Crowding driver	271	273
141	Fail to stop for crossing (signal)	136	160
142	Drive through under or around railway barrier	186	214

SECTION	OFFENCES	1985	1986
143	Improper opening of vehicle door	317	283
144 (1)	Improper approach or passing a stopped streetcar	78	115
144 (2)	Pass streetcar on left side	23	25
145	Improper driving when approaching animals	1	1
146	Fail to use passing beam	874	848
147	Improper parking on highway	603	586
147 (8)	No warning lights on commercial vehicle	7	8
147 (9)	No flares	12	15
147 (10)	Vehicle interfering with traffic	396	440
148	Racing	50	31
150 (b)	Failure to stop school bus or public vehicles at railway crossing	25	17
151 (5)	Fail to stop for school bus - meeting	540	916
151 (6)	Fail to stop for school bus - overtaking	156	225
151 (7a) (7b) (7c)	School bus - fail to actuate signals	1	5
151 (9)	Unlawful use of red signal lights on school bus	0	7
151 (14)	School bus - failure to cover signals and signs	1	5
152 (3)	Fail to obey school crossing stop sign	78	159
158 (2)	Disobey legal sign	3,304	3,494
159	Fail to obey a direction sign	18	43
173	Fail to report an accident	3,869	3,531
174	Fail to remain at the scene of an accident	2,696	2,334
175	Fail to report damage to highway property	665	631
189a	Fail to stop for police	838	900
	Others	1,034	2,195
	TOTAL	**1,103,876**	**1,288,780**

Regulations under the Highway Traffic Act

SECTION	OFFENCES	1985	1986
484	School bus violation	1	2
469 (14) (15) (16) (17)	Number plate violation	44	15
462	Motorcycle violation	736	721
462 (13)	Classified licence violation	62	77
462 (19)	Fail to notify name/address change	1,299	1,522
462 (20)	Fail to sign licence	700	744
469 (21)	Only single beam headlight	3	3
477 (4)	Improper parking	275	210
494 (2)	Prohibited use of studded tire	45	33
485	Fail to secure infant	12	18
	Others	74	17
	Total	**3,251**	**3,362**

Convictions Registered under the Criminal Code (Canada)

SECTION	OFFENCES	1985	1986
203	Criminal negligence	34	30
204	Criminal negligence causing bodily harm	16	24
233 (1)	Criminal negligence	138	70
233 (2)	Fail to remain	1,368	1,206
233 (4)	Dangerous driving	1,211	1,063
234	Drive ability impaired	18,770	12,514
234 (1)	Roadside	733	165
235 (2)	Fail to take breathalizer	3,017	2,451
236	Over .08 alcohol	21,589	14,422
242	Drive while disqualified or prohibited	6	394
	TOTAL	**46,882**	**32,339**

Convictions registered under the Criminal Code (Canada) Committed by Young Offenders

SECTION	OFFENCES	1985	1986
203	Criminal negligence causing death	1	1
204	Criminal negligence causing bodily harm	2	1
233 (1)	Criminal negligence	14	4
233 (2)	Fail to remain	24	43
233 (3)	Dangerous driving causing bodily harm	0	1
233 (4)	Dangerous driving	47	92
234	Drive ability impaired	87	100
234 (1)	Refuse roadside testing	1	1
235	Fail to take breathalizer	6	12
236	Over .08 alcohol	121	164
	TOTAL	**303**	**419**
	TOTAL CRIMINAL CODE CONVICTIONS	**47,185**	**32,758**

Summary of Convictions

	1985	1986
Criminal Code (includes convictions committed by Young Offenders)	47,185	32,758
Highway Traffic Act	1,103,876	1,288,780
Regulation H.T.A.	3,251	3,362
Municipal Bylaws	21,533	28,605
Compulsory Automobile Insurance Act	25,651	26,653
Public Commercial Vehicles Act	361	250
Public Vehicle Act	59	82
Motor Vehicle Transport Act	647	661
TOTAL	**1,202,563**	**1,381,151**

Convictions Registered under the Motorized Snow Vehicles Act

SECTION	OFFENCES	1985	1986
2 (1)	Drive or permit to drive unregistered vehicle	108	337
2 (2)	Fail to register	18	0
2 (7)	Fail to display registration number	149	0
2 (8)	Fail to display evidence of permit	119	0
3 (1)	Make false statement	0	2
3 (2)	Fail to notify change of address	3	5
3 (3)	Fail to notify change of ownership	27	32
4	(Plate) - Registration number obstructed	3	10
5	Drive on prohibited highway	82	23
7	Improper crossing on highway	5	11
8 (1) (2)	No operators licence diving along/across highway	153	183
11 (1)	Operate/permit operation uninsured vehicle	261	301
12 (1)	Fail to report collision	10	27
13 (1)	Speeding	33	43
14	Careless driving	5 0	69
15 (1)	Fail to produce licence	67	76
16 (1)	Improper muffler	0	6
17	Towing on serviced roadway prohibited	0	24
18	No helmet	276	284
	TOTAL	**1,364**	**1,433**

	1985	1986

Municipal Bylaws (motorized snow vehicles)

Summary of Convictions (motorized snow vehicles)

Motorized Snow Vehicles Act	1,364	1,433
*Criminal Code of Canada	17	
Regulations outstanding	15	12
Bylaws	6	9
Total	**1,402**	**1,454**

* Motorized Snow Vehicle Offences are now amalgamated with the convictions registered under the Criminal Code of Canada

Suspensions

Court Ordered Suspensions H.T.A.

Careless driving	311	246
Speeding over 30 mph (50mph)	210	241
Racing	8	8
Fail to remain	136	109
Others	458	554
Total	**1,123**	**1,158**

Mandatory Suspensions H.T.A.

Drive while licence is suspended (Section 35)	13,236	12,296
Others	0	0
Total	**13,236**	**12,296**

Demerit Point System Suspensions

6 & 15 demerit point accumulation	19,074	22,098
Fail to attend interview	1,581	1,496
As a result of interview	681	772
Total	**21,336**	**24,366**

Discretionary Suspensions (H.T.A. - Section 30)

Medical or physical condition	1,263	1,158
Fail to file medical report	2,831	2,476
Total	**4,094**	**3,634**

Suspension For:

Motor Vehicle Accident Claims	7,682	2,482
Failure to pay judgment	1,388	953
Default in payment of traffic fines	74,115	58,575
Total	**83,185**	**62,010**

Mandatory Suspension H.T.A. for Criminal Code Offences

Criminal negligence	173	93
Dangerous driving	1,154	950
Impaired	18,031	11,842
Failure to provide breath sample	2,766	2,243
Blood/alcohol .08	20,751	13,675

	1985	1986
Fail to remain at scene	1,322	1,114
Fail to provide (RDSI)	659	146
Driving while disqualified (lst and 2nd Off)	0	356
Total	**44,856**	**30,419**
Total of all suspensions	**153,471**	**133,883**

Demerit Point System

Driver Improvement Actions

Advisory letters issued (Probationary)	40,351	48,470
(Non Probationary)	107,118	116,255
Interview conducted	28,018	30.918

Suspensions

Drivers who reached suspension level through point accumulation (15 points)	3,397	3,765
Drivers who reached suspension level through point accumulation (6 points)	15,309	17,991
Drivers who reached suspension level through point accumulation (Second 15 point accumulation)	368	342
Drivers suspended for failure to attend interview	1,518	1,496
Drivers suspended as a result of unsatisfactory interview	681	772
Total suspensions under point system	**21,273**	**24,366**

Driver Medical Review

Total Cases Reviewed		101,378	113,930
	Satisfactory	99,521	112,117
	Unsatisfactory reports as to class	716	506
	Totally unsatisfactory	1,141	1,247

Medical waiver programme under Section 11a (effective March, 1981)

Waivers granted	246	215
Waivers denied	24	21

Medical waiver programme under Section 9 (4) (effective April, 1985)

Waivers granted	20	53
Waivers denied	8	19

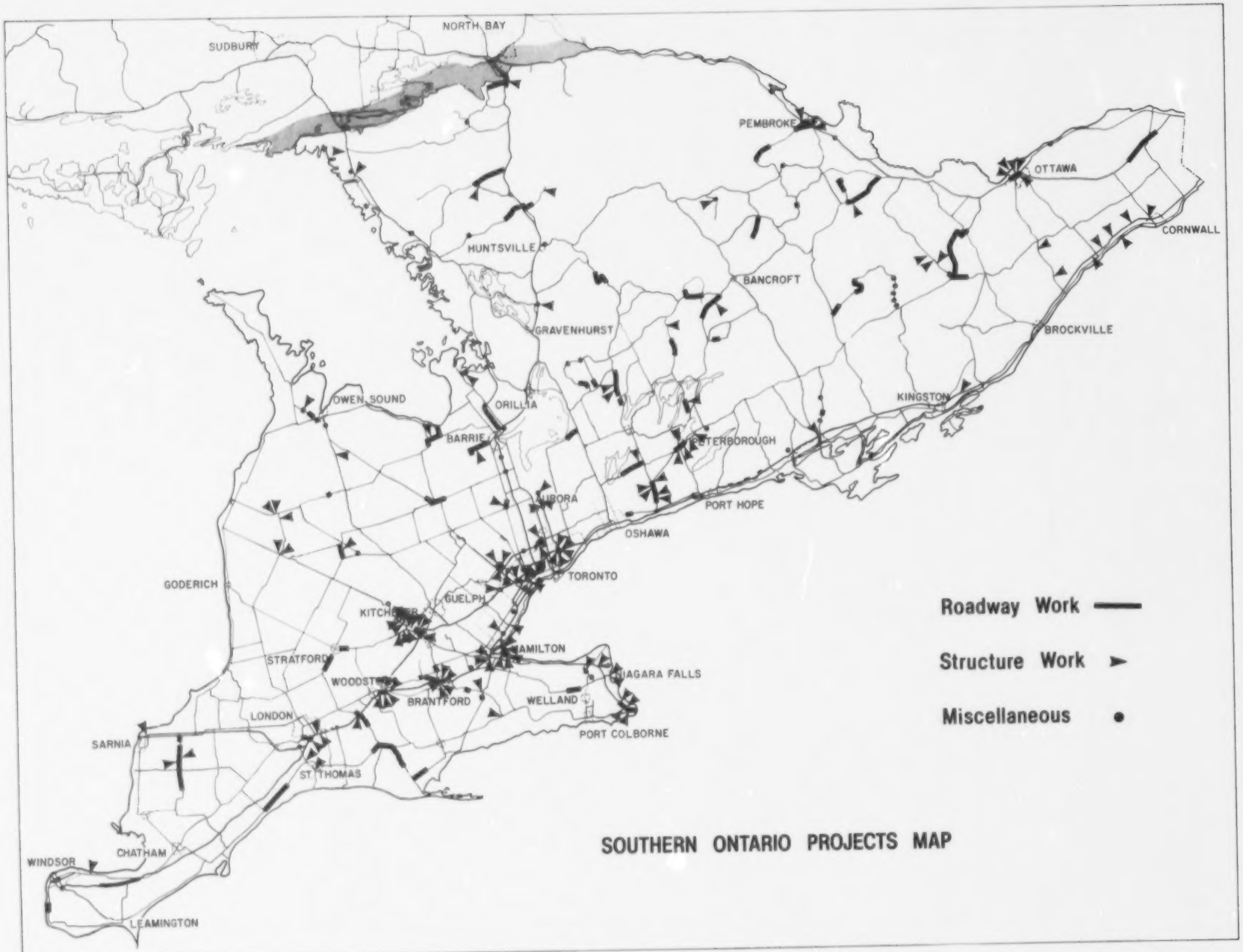
Driver Optometrical Review Highway Traffic Act

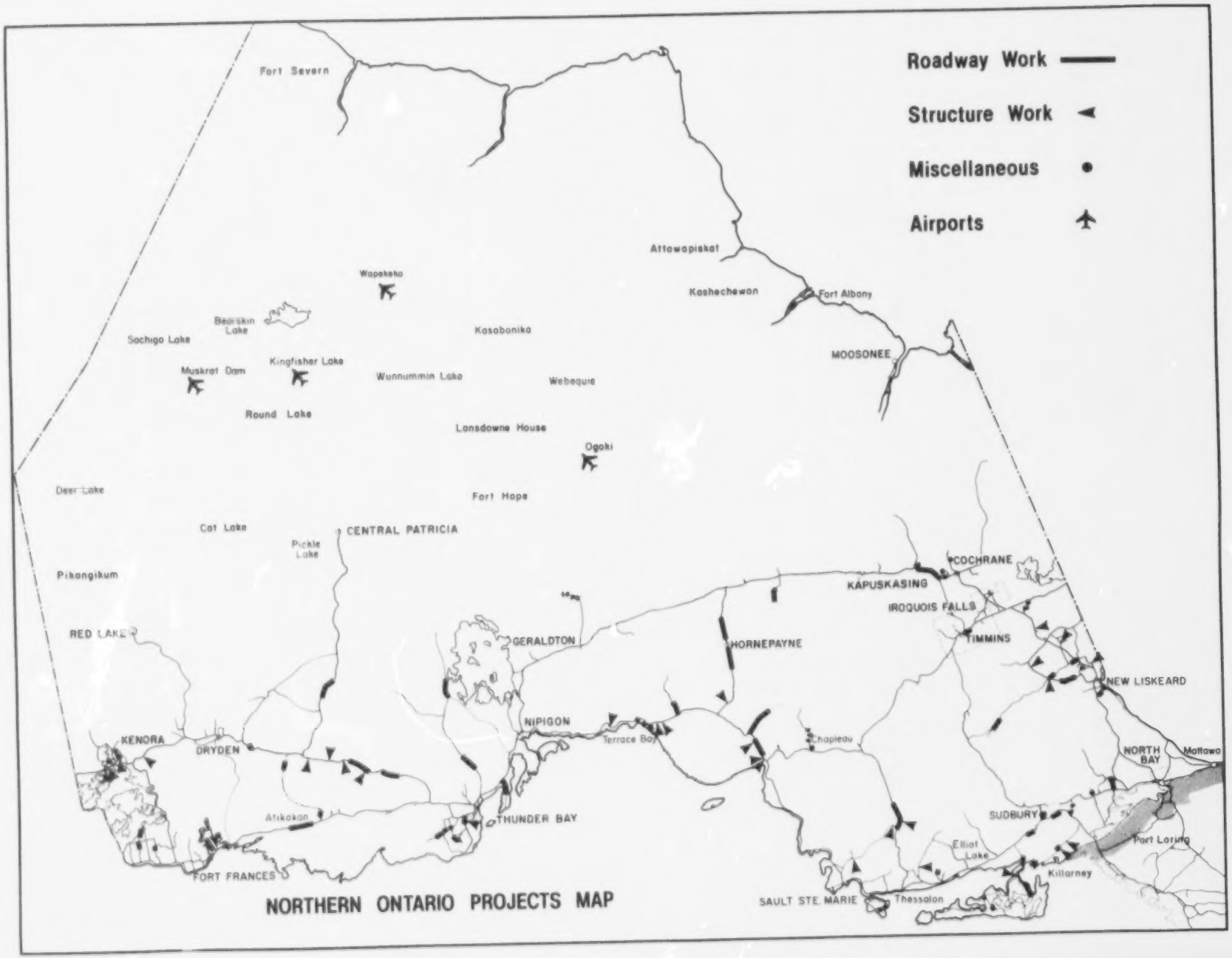
Total Cases Reviewed		11,877	14,057
	Satisfactory vision reports filed	8,449	10,021
	Drivers required to wear prescribed lenses while driving	3,106	3,609
	Unsatisfactory vision reports	322	427

Driver Improvement Statistics - 1986

Summary Sheet

	1984	1985	1986
Number of Licenced Drivers in Ontario	5,513,911	5,660,422	5,817,779
Convictions recorded in respect to the operation of:			
Motor Vehicles	1,318,214	1,202,563	1,381,151
Motorized Snow Vehicles	1,505	1,402	1,433
Total	1,319,719	1,203,965	1,382,584
Total driver licence suspensions applied	146,726	153,471	134,302
Medical and optometrical reviews conducted	112,769	113,255	127,987


NORTH BAY
SUDBURY
PEMBROKE
OTTAWA
CORNWALL
HUNTSVILLE
BANCROFT
GRAVENHURST
BROCKVILLE
OWEN SOUND
ORILLIA
KINGSTON
BARRIE
PETERBOROUGH
AURORA
PORT HOPE
OSHAWA
TORONTO
GODERICH
GUELPH
KITCHENER
HAMILTON
STRATFORD
NIAGARA FALLS
WOODSTOCK
BRANTFORD
WELLAND
LONDON
PORT COLBORNE
SARNIA
ST. THOMAS
CHATHAM
WINDSOR
LEAMINGTON
Roadway Work
Structure Work
Miscellaneous
SOUTHERN ONTARIO PROJECTS MAP



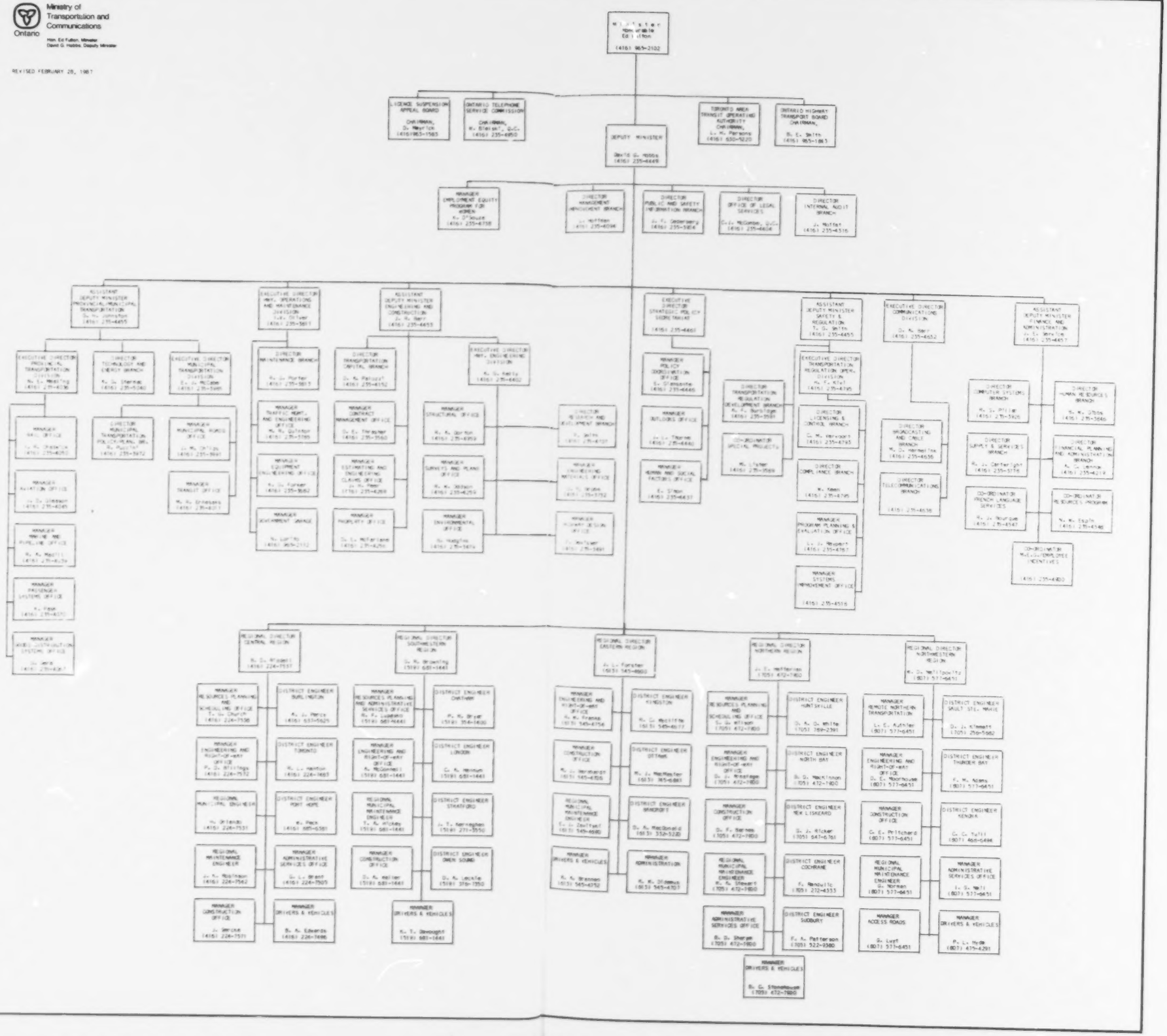
NORTHERN ONTARIO PROJECTS MAP

Ontario

Ministry of Transportation and Communications

Hon. Ed Fulton, Minister
David G. Hobbs, Deputy Minister

REVISED FEBRUARY 28, 1987



RAPPORT ANNUEL

1986 - 87

Ontario

Ministère
des Transports et
des Communications

Le rapport annuel du MTC

Des exemplaires sont disponibles...(pour $2.50)...de la librairie du gouvernement de l'Ontario, 880, rue Bay, Toronto. Les personnes de l'extérieur peuvent écrire au Service de publications, 5e étage, 880, rue Bay, Toronto, Ontario M7A 1N8. Téléphone 965-6015 ou 1-800-268-7540 sans frais interurbain. Dans le Nord-Ouest de l'Ontario composez le 0-Zenith 67200.

Faire le chèque ou le mandat à l'ordre du trésorier de l'Ontario.

ISSN 0703-6140

RAPPORT ANNUEL

pour
l'année financière
se terminant
le 31 mars, 1987

Ontario

Ministère
des Transports et
des Communications

À l'attention de son Honneur
le lieutenant-gouverneur de la province
de l'Ontario

Votre Honneur,
J'ai le plaisir de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports et des Communications pour l'année financière se terminant le 31 mars, 1987.

Le ministre,

Ed Fulton

Ed Fulton

À l'attention du ministre des Transports et
des Communications, M. Ed Fulton

Monsieur,
J'ai l'honneur de vous presenter le rapport des activités
du ministère des Transports et des Communications
pour l'année financière
se terminant le 31 mars, 1987.

Le sous-ministre,

David G. Hobbs

Table des matières

	Page
Message du sous-ministre	1
Bureau du sous-ministre	3
Communications	6
Transports municipaux/provinciaux	9
Les régions du MTC	16
Génie et construction	23
L'entretien et l'exploitation des voies publiques	29
Sécurité et réglementation	33
Finance et l'administration	36
Condamnations du titre du Code de la route	45

Message du sous-ministre

C'est un grand plaisir pour moi de vous présenter les réalisations du personnel de mon ministère pour l'exercice 1986-87. Tous les employés de la province ont fait preuve d'un souci constant pour offrir aux citoyens ontariens des services publics d'une rare qualité et ils ont relevé les défis de cette année avec dévotion et efficacité.

Réseau routier

Les dépenses totales de construction de routes et d'autoroutes se sont élevées à 214,682,774, et les subventions pour la construction de routes municipales à 230,166,900.

Le ministère a poursuivi son programme d'entretien des infrastructures et a consacré $251,097,952 à l'entretien du réseau routier de l'Ontario.

Au cours de l'exercice, les travaux de construction ont été effectués sur 103 ponts, 17 nouveaux ouvrages d'art, 78 réparations d'ouvrages d'art, 8 remplacements d'ouvrages d'art ainsi que 855 km de routes qui ont été complétés à travers la province.

Le projet de reconstruction le plus important a être alloué durant cet exercice fut celui de la voie surélevée Burlington Bay. Les tabliers du pont furent réparés conjointement avec les travaux routiers. D'autres, par contre, le furent séparément.

Voici quelques-uns des projets qui ont été effectués durant cet exercice: nivellement, drainage et quatre ouvrages d'art sur l'autoroute 403 entre la route 14 dans le comté d'Oxford et l'autoroute 401; l'achèvement d'une autoroute à 4 voies entre l'autoroute 401 et l'autoroute 8 près de Freeport Drive; deux projets de reconstruction sur l'autoroute 417, la Queensway d'Ottawa, entre les avenues Maitland et Bronson; et le jumelage de la route 115, de la voie d'accès de Peterborough à 1 km au sud-ouest de la route 28.

De nouveaux écrans anti bruit ont été érigés sur deux sections de route Queen Elizabeth, à Mississauga et Oakville et sur l'autoroute 401 à la hauteur de l'échangeur Don Valley Parkway à North York.

Dans le Nord de l'Ontario, des travaux importants ont été réalisés: voie d'évitement du côté nord-ouest de Sudbury, une nouvelle voie d'évitement dans la région Kenora, Keewatin et Jafray-Mellick, et le nivellement de la route du lac Bending reliant la route secondaire 622 à Atikokan, au nord de la route 17, entre Ignace et Dryden.

Transport urbain

En 1986, 73 municipalités ont reçu des subventions d'exploitation de 153,524,182$ et des subventions d'immobilisation et de construction de 142,610,093$ pour les transports urbains municipaux.

D'autre part, 195 autobus supplémentaires ont été achetés par des commissions de transport d'autres municipalités.

Dans la municipalité d'Ottawa-Carleton, la construction du réseau de transport s'est poursuivie, les deux tiers du système, soit 31 km, étant déjà opérationnels.

Transport aérien

Le programme de construction des aéroports éloignés assure la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports publics dans les régions éloignés du nord de l'Ontario. A l'heure actuelle, ce réseau comprend 20 aéroports en exploitation et trois autres en cours de construction.

Le personnel contrôle le volume du transport aérien de passagers et de marchandises et évalue les demandes soumises par les trasporteurs aériens à la Commission canadienne des transports, en vue de la création de nouveaux services et de l'amélioration des services existants.Il a aussi entrepris une étude pour évaluer les besoins des transporteurs aériens, surtout les petits transporteurs du Nord de l'Ontario.

Transport maritime

Le personnel a préparé des mémoires sur diverses questions politiques et législatives comme la majoration des droits de pilotage, la Loi nationale sur les transports, le livre blanc "Aller sans entraves", et la refonte de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le personnel a participé à la décision de concevoir et de construire un traversier desservant Kingsville-Leamington, l'île Pelée et Sandusky (Ohio).

Transport Ferroviaire

Le personnel du bureau a formulé les positions de la province en ce qui a trait aux modifications législatives, à savoir les projets de loi nationale sur les transports, loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs et loi sur la sécurité ferroviaire.

L'élaboration d'un plan ferroviaire provincial à jour se poursuit. Le personnel a entrepris une enquête afin de déterminer les perspectives de rentabilité de navettes ferroviaires en Ontario, et les discussions ont été engagées à cet égard avec divers intervenants, dont CN, CP et Transports Canada..

Communications

Au cours de l'exercice, 34 mémoires furent présentés au ministère fédéral des Communications et au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, et a participé à 10 audiences de ce dernier.

Le bureau a également été chargé de la mise en oeuvre du programme d'extension des services de télévision aux collectivités du Nord de l'Ontario, dont le budget s'élève à 10,6 millions de dollars; il a recommandé une étude de faisabilité sur la nécessité de recherches sur le sous-titrage des émissions de télévision pour malentendants et accordé une aide à 27 petites et moyennes entreprises, depuis la formulation du plan d'entreprise jusqu'aux modalités d'accès aux programmes fédéraux et provinciaux.

Recherche

Durant l'année, le personnel a consacré des efforts importants à l'amélioration de la coordination nationale des activités de recherche, dans le cadre des programmes de recherche stratégique sur les routes du Canada et des Etats-Unis. En juin 1986, l'établissement du Bureau des innovations et de la recherche stratégique a fait connaître les produits novateurs et a réduit les délais souvent trop longs entre l'invention d'un produit meilleur et son utilisation pratique.

Le bureau a aussi entrepris des recherches sur les effets du sel sur les routes, intervenant dans les domaines de la protection cathodique et de la rénovation des tabliers de ponts, de la détection des signes de détérioration, les techniques autres que l'épandage du sel et de la détection et du traitement de la contamination de la nappe phréatique par le sel routier.

Transport par camion et autobus

Le bureau du transport par autobus a déposé le Règlement 397/86 de l'Ontario afin de clarifier les règles relatives au nolisage des autobus.

Il a aussi continué les efforts entrepris en matière de contrôle du rendement opérationnel et financier de l'industrie des transports interurbains par autobus. Il a entrepris l'élaboration d'une base informatisée de données tarifaires destinée à fournir au registraire des véhicules à moteur les informations statistiques requises pour l'approbation des tarifs des véhicules publics.

Sécurité et réglementation

Un bureau de sécurité des routes communautaires a été mis sur pied pour encourager des activités locales contribuant à la sécurité routière.

Le bureau a réalisé une enquête de portée provinciale, au bord des routes, pour évaluer l'ampleur du problème de l'alcool au volant et déterminer les caractéristiques des conducteurs en état d'ivresse.

Il a également coordonné l'adoption des modifications à la Loi sur les véhicules tout terrain et à la Loi sur les motoneiges.

Le bureau a continué ses activités de sensibilisation du public à la sécurité routière, au moyen d'expositions, de conférences publiques et de rapports avec les médias. Une conférence d'une journée sur la sécurité routière s'est tenue en septembre pour lancer un processus d'élaboration et de mise en oeuvre d'initiatives relatives à la sécurité routière.

	Exercice terminé le	
	31 mars 1986	**31 mars 1987**
Administration du ministère	$ 58,622,139	$ 61,774,354
Planification des politiques et recherche	11,695,725	12,958,132
Sécurité et réglementation	81,117,894	89,885,706
Routes provinciales	540,148,967	572,626,201
Transport interurbain	99,414,000	121,600,000
Transport provincial	8,251,550	10,089,452
Routes municipales	537,634,638	597,100,490
Transport municipal	351,510,281	298,569,757
Communications	3,343,398	3,473,784
	$1,691,738,592	**$1,768,077,876**

Bureau du sous-ministre

Programme d'égalité des chances en matière d'emploi pour les femmes

Au cours de l'exercice 1986-87, le Programme d'action positive est devenu Programme d'égalité des chances en matière d'emploi pour les femmes. L'objectif est cependant resté le même, à savoir de réaliser cette égalité des chances en assurant une participation des femmes à 30 pour 100 au moins dans toutes les catégories d'emploi.

Il s'agissait de la dernière année d'un programme étalé sur trois ans, et cinq domaines ont retenu particulièrement l'attention : cadres moyens et supérieurs, métiers axés sur la technologie, postes techniques, exploitation et entretien du réseau routier.

Dans d'autres domaines, le personnel a fourni une aide technique aux cadres et coordonné le plan d'action et les activités du MTC sur le plan de l'égalité des chances en matière d'emploi pour les femmes. Citons parmi les réalisations dans ce domaine :

- 11 nouvelles affectations grâce au fonds d'incitation du programme d'égalité des chances en matière d'emploi;
- embauchage de 104 femmes dans le cadre de contrats d'exploitation et d'entretien du réseau routier;
- conception et mise au point d'une affiche publicitaire sur les perspectives d'emploi dans l'entretien des routes;
- 70 séances d'orientation professionnelle à l'intention des employées du ministère; - observation de huit concours pour différents postes;
- maintien des cours d'informatique donnant droit à des crédits à l'intention des employées du ministère
- quatre cours (neuf classes) donnés à Downsview par le collège Seneca;
- coparrainage des émissions "Octopuce" et "Automating the Office" de TV Ontario;
- première conférence tenue pour les femmes ingénieurs du ministère;
- première conférence organisée pour les femmes travaillant dans le domaine de l'entretien;
- conférence annuelle réunissant quelque 75 représentants d'unités de travail et membres du conseil de l'égalité des chances en matière d'emploi;
- révision de la constitution du réseau d'égalité des chances en matière d'emploi, suivie d'une profonde modification du conseil;
- aide et soutien technique aux représentants du programme d'égalité des chances en matière d'emploi, pour leur permettre de remplir leur rôle et de s'acquitter de leurs responsabilités; et
- localisation d'un emplacement possible, et parachèvement des plans et de l'analyse des coûts pour la garderie prévue à Downsview.

Direction de la vérification interne

Au cours de l'exercice 1986-87, la Direction de la vérification interne a établi trente-deux (32) rapports portant sur l'ensemble des programmes du ministère. En outre, plusieurs problèmes particuliers ont été examinés à la demande de cadres supérieurs.

La méthode de vérification intégrée est maintenant mieux comprise par tous les échelons responsables du ministère; il s'ensuit une amélioration visible du contrôle de la gestion et des finances.

Deux examens du travail de la direction ont été entrepris l'année dernière. L'un effectué par la Direction de l'amélioration de la gestion, consistait à sonder les principaux clients afin d'établir dans quelle mesure nos rapports ont été acceptés et le processus a été bien saisi.

L'autre, qui se poursuit toujours, a été entrepris par le personnel du Bureau du vérificateur provincial afin de mesurer les résultats acquis par le ministère dans l'application des recommandations du rapport Bradshaw de 1980, lequel avait recommandé pour la première fois de nombreux changements dans le fonctionnement et le mandat de la direction.

Il y a eu deux réunions avec le comité de vérification, au cours desquelles celui-ci a pris connaissance de l'état d'avancement des plans de vérification prévus pour l'exercice. Un plan d'ensemble de vérification pour tout le ministère a été présenté, les plans de travail discutés et approuvés. L'un des principaux changements approuvés fera que, désormais, au lieu du Secrétariat aux politiques stratégiques, ce sera la Direction de la vérification interne qui sera chargée du suivi afin de s'assurer que les recommandations approuvées en matière de vérification sont appliquées.

Secrétariat aux politiques stratégiques

Le secrétariat est composé de trois bureaux qui assurent une fonction de soutien auprès du ministère, du ministre, du sous-ministre et du Comité des politiques stratégiques.

Bureau de coordination des politiques

Ce bureau est chargé de favoriser et de contrôler la gestion stratégique du ministère et d'en coordonner les méthodes de gestion. Il s'occupe de la planification stratégique annuelle, de la révision des méthodes de planification, de la coordination des travaux du comité des politiques stratégiques, des mémoires au Cabinet, des réponses aux questions posées à l'Assemblée législative et de la liaison avec les organismes centraux.

Il assure également la coordination des mémoires sur les initiatives gouvernementales, la rédaction des déclarations à faire par le premier ministre et du ministre, et l'organisation des visites de délégations étrangères. Il s'occupe aussi de la coordination du comité de vérification, des relations avec le bureau de l'ombudsman, et de la gestion du comité sur le travail des conseillers.

Le bureau a compilé le document "Strategic Directions 1987", qui donne un aperçu de la gestion stratégique du ministère et les orientations retenues pour résoudre les problèmes qui se font jour au ministère.

Bureau des facteurs humains et sociaux

Ce bureau est chargé de faire des recherches et de donner des consultations sur les aspects humains et sociaux de l'élaboration et de l'évaluation des programmes, des politiques et des orientations du ministère. Il a été récemment créé au sein du Secrétariat aux politiques stratégiques en vue de mettre davantage l'accent sur les facteurs humains et sociaux dans le domaine des transports et des communications. Il assure maintenant un soutien à tous les programmes et régions relevant du ministère.

Le bureau a réalisé divers projets importants et offert une grande variété de services de consultation. Dans le cadre de ses fonctions, il a donné des conseils, répondu aux questions consignées au Feuilleton, et coordonné le processus d'approbation des sondages réalisés auprès du public, de même qu'un examen de tous les services du ministère à l'intention des personnes du troisième âge. Le bureau a rendu compte de ses travaux sur l'autorisation des conducteurs handicapés, l'esthétique dans la conception des moyens de transport, le système Télidon de renseignements sur l'état des routes, les accidents de motocyclette, les nouveaux services de télévision et les expéditeurs de marchandises en Ontario.

Le bureau a fourni des services de consultation sur une grande variété de questions, dont l'opinion publique sur les cartes routières, les gilets de sécurité, les aires de repos, le service à la clientèle etc.

Bureau de prévisions

La principale fonction de ce bureau est d'analyser l'évolution du contexte extérieur et d'en évaluer les effets possibles dans le domaine des transports et des communications. Il dispose à cette fin d'une banque de données qui fait appel à une grande variété de sources secondaires d'information : bulletins sur l'évolution de la recherche, sondages d'opinion. Son personnel participe à diverses conférences et colloques sur l'avenir social et économique du Canada et du monde, suit de près la réforme de la réglementation et prête son concours à divers comités directeurs et groupes de travail.

Le bureau communique l'information recueillie, principalement au moyen de mémoires au Secrétariat aux politiques stratégiques, aux comités des programmes et aux bureaux du ministère, ainsi qu'au moyen de bulletins, où sont mis en relief et analysés les articles et les rapports intéressant un programme ou un bureau en particulier.

Direction de l'information sur la sécurité

La direction a répondu aux besoins généraux du ministère en matière de communications, en assurant notamment la collaboration nécessaire avec la radio, la télévision et la presse écrite dans les deux langues, anglaise et française.

Une brochure du programme "Quelques secondes peuvent sauver la vie" et une affiche sur la sécurité des piétons ont été ajouté aux autres brochures, affiches et dépliants déjà publiés et distribués par le bureau.

Elle a réalisé du matériel d'information sur la sécurité à être distribué dans les écoles publiques et séparées de l'Ontario.

Elle a publié également divers bulletins: Ontario Traffic Safety Bulletin (Sécurité routière), MTC News, Annual Report (Rapport annuel), Working Together, ainsi que divers communiqués sur les projets et les bureaux du MTC.

De plus, ses agents d'information ont participé à la réalisation de messages publicitaires à la radio et à la télévision, de documents audio-visuels et de messages publicitaires à l'intention des journaux et revues.

Au cours de l'exercice, les personnel des services audio-visuels ont mis en circulation deux films importants: la 3e partie du film sur la conduite d'hiver "Power Under Control, Limits of Performance" et le film gagnant: "Twinning of the Skyway".

Le personnel a complété la conversion des films de la bibliothèque en vidéo. La bibliothèque audio-visuelle comprend du matériel de sécurité routière qui est distribué dans les écoles, à la police et au public.

Le personnel a réalisé 6 783 photographies en noir et blanc, 22 070 diapositives couleur et reproductions et 345 protraits.

Le personnel a participé à 20 expositions à travers la province. Une seconde caravane itinérante a été construite afin d'ajouter 12 étalages électroniques interactives sur des sujets reliés à la sécurité comme les sièges de sécurité pour enfants, la conduite d'hiver, les dangers des drogues et de l'alcool.

Le personnel a aussi préparé plus de 30 guides, manuels et dépliants y compris le "AirBreak Manuel"

et le rapport de la Commission de téléphone de l'Ontario.

Les agents d'information ont préparé du matériel divers à l'intention des cadres supérieurs ainsi que recherché et écrit 85 communiqués et allocutions à l'intention du ministre et du sous-ministre en plus de 347 communiqués de presse d'intérêt général et sur les appels d'offres.

Le personnel s'est occupé également de la coordination des fonctions officielles du ministère ainsi que la préparation de lettres pour la signature du ministre ou du sous-ministre.

Ils ont aussi répondu, au cours de cet exercice, à plus de 146,000 demandes de renseignements téléphoniques et envoyés plus de 6 millions de copies de matériel sur la sécurité.

Durant la saison hivernale, la direction a reçu plus de 90,000 appels téléphoniques du public pour les messages enregistrés concernant l'état des routes.

Direction de l'amélioration de la gestion

Le personnel de la direction a continué à assurer les services de consultation auprès du sous-ministre et des cadres supérieurs, en vue de l'amélioration de la gestion et de l'organisation. Des projets ministériels ont été entrepris, tandis que la direction a fourni des conseils et de l'aide aux gestionnaires de programmes et aux gestionnaires hiérarchiques dans le cadre d'initiatives spécifiques au sein de leurs propres services.

Plusieurs des travaux de la direction ont porté sur l'utilisation accrue de l'informatique, entre autres la formulation d'un plan d'informatique à long terme du ministère. Elle a également étudié l'automatisation éventuelle des communications entre cadres supérieurs ainsi que l'expérience acquise par d'autres services, en vue de formuler des recommandations propres à répondre aux besoins du ministère. Des travaux ont été entrepris en vue d'un système d'information automatique pour la gestion du parc de véhicules et d'engins spécialisés; la direction a également fourni une assistance technique en vue de l'automatisation partielle du processus d'appel d'offres.

Le travail le plus important a été la coordination des mesures prises par le ministère par suite des nouvelles directives et lignes directrices du Conseil de gestion, lesquelles établissent les nouvelles conditions et règles de responsabilité pour la gestion et l'administration des ministères. En outre, à la lumière de l'expérience acquise après plusieurs années d'application de la vérification intégrée au sein du ministère, un examen de cette fonction a eu lieu en vue de s'assurer de son aptitude à répondre aux besoins du ministère en matière de gestion.

Plusieurs autres travaux de la direction ont porté sur la réorganisation en fonction des changements dans la nature et dans les priorités des usages du ministère en matière de prestations professionnelles. On peut citer la réorganisation du Bureau d'information et d'immatriculation des transporteurs et de la Commission des transports routiers de l'Ontario, dont le rôle respectif sera considérablement transformé par la réforme envisagée de la réglementation du camionnage. Des enquêtes ont été également terminées pour les opérations régionales de circulation routière et pour le bureau du matériel.

Bureau des services juridiques

Ce bureau assure les services juridiques que requièrent le ministre et le ministère des Transports et des Communications. Les conseillers juridiques, dont certains appartiennent au personnel du ministère et d'autres sont détachés par le ministère du Procureur général, travaillent à l'administration centrale et dans la région de l'Est.

Ces conseillers donnent leur avis sur tous les aspects des programmes du ministère et établissent les documents juridiques nécessaires à la mise en oeuvre de ces programmes : contrats, demandes, acquisitions et aliénations de biens.

Les avocats du bureau représentent le ministère devant les commissions et les tribunaux administratifs, comme le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) et la Commission canadienne des transports (CCT).

Ils s'occupent aussi des poursuites pour infractions aux lois dont l'application relève du ministère : Code de la route, Loi sur les véhicules de transport en commun, Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, Loi sur les transports par véhicule à moteur (Canada).

Le personnel du bureau donne son avis sur les lois qui intéressent le ministère et recommande les modifications à apporter aux lois qu'administre ce dernier.

Section des demandes de dommage intéret

La section a intenté des poursuites pour le compte du ministère contre des tiers pour endommagement de biens de la Couronne à la suite d'accidents survenus sur la voie publique; elle instruit et règle, souvent par négociation, les réclamations formulées contre le ministère (et dans certains cas, contre le gouvernement provincial) à la suite de circonstances diverses :

- accidents mettant en cause des véhicules du gouvernement provincial (à l'exclusion de ceux de la Sûreté provinciale de l'Ont: o);
- accidents causés par des tiers et occasionnant des blessures aux employés du gouvernement dans l'exercice de leurs fonctions;
- accidents prétendument imputables au mauvais entretien des voies publiques;

- accidents ou situations d'urgence sur la voie publique, nécessitant l'intervention des services municipaux de lutte contre les incendies;
- accidents ou préjudice subis par des tiers par suite de travaux de voirie;
- dégâts des eaux ou inondation de biens de tiers, prétendumment imputables à un mauvais écoulement;
- tarissement ou pollution des puits ou sources d'eau souterraines par suite de travaux de voirie, de travaux d'entretien d'hiver ou d'installation de stockage de sableou de fondant chimique;
- endommagement des récoltes par l'utilisation d'herbicides; éclaboussement d'automobiles ou d'autres biens appartenant aux particuliers pendant les travaux de paillage ou de marquage de la chaussée;
- plaintes suscitées par l'inexactitude des données informatiques provenant de la Direction des permis et de l'immatriculation.

Le bureau a intenté des poursuites en dommages-intérêts pour endommagement de biens de la Couronne (ponts, lampadaires, glissières de sécurité) et, à l'occasion, a collaboré avec le ministère du Procureur général pour poursuivre les responsables en justice.

Il est également chargé de l'administration des besoins du ministère en assurance commerciale.

Communications

Cette division comprend la Direction des émissions et de la câblodiffusion, la Direction des télécommunications et le Bureau de la technologie et de l'exploitation, qui concourent à la réalisation de ses objectifs, à savoir :

1. s'assurer que le public ontarien a accès à un choix raisonnable de services de communication, à des prix raisonnables;
2. promouvoir l'efficacité des réseaux de communication;
3. contribuer à la croissance économique du secteur des communications.

La division poursuit ces objectifs grâce à un large éventail d'activités : élaboration des politiques, interventions dans le domaine de la réglementation, aide au secteur privé et applications technologiques.

L'élaboration des politiques, en vue d'influer sur les décisions fédérales en matière de communications, représente une partie importante de son travail. Au cours de l'exercice 1986-87, elle a présenté 34 mémoires au ministère fédéral des Communications et au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, et a participé à 10 audiences de ce dernier.

Direction des émissions et de la câblodiffusion

Le personnel a activement promu les intérêts des particuliers et des entreprises de l'Ontario en matière de radiodiffusion-télévision et de télédistribution, par ses travaux de recherche, ses enquêtes et ses mémoires au CRTC et au gouvernement fédéral. Il a aussi favorisé l'essor économique du secteur de la radiodiffusion-télévision et de la télédistribution, ainsi que des industries connexes.

Bureau de la radio et de la télévision

Le bureau a défendu les intérêts de l'Ontario en matière de radiodiffusion-télévision en relevant et étudiant les problèmes découlant de la réglementation, et en présentant des recommandations au CRTC et au gouvernement fédéral en vue d'influer sur la politique de ce dernier dans ce domaine.

Au cours de l'exercice 1986-87, le bureau a établi plusieurs documents importants, dont des mémoires au CRTC et au ministère fédéral des Communications sur les questions suivantes :

- Réglementation de la radio MA et MF : Tout en souscrivant à l'adoption, par le CRTC, d'une méthode moins rigide de surveillance, l'Ontario a recommandé que celui-ci aille plus loin dans la libéralisation de la réglementation de la radio au Canada, qu'il abandonne sa politique qui consiste à réglementer la radio MF à part, et qu'il tienne davantage compte des demandes du marché pour ce qui est de promouvoir la diversité.
- Réglementation de la télévision : L'Ontario souscrit aux principes qui sous-tendent la réglementation envisagée par le CRTC pour le contenu canadien, selon laquelle les diffuseurs pourraient réduire le temps d'antenne réservé aux émissions canadiennes s'ils maintenaient au même niveau ou accroissaient les dépenses affectées aux productions canadiennes. La province a cependant relevé plusieurs défauts dans la méthode envisagée et a recommandé des solutions pour y remédier.
- Renouvellement des licences du réseau de télévision Radio-Canada : L'Ontario voit dans le réseau Radio-Canada la pierre angulaire de la télévision canadienne, et s'est déclaré en faveur de beaucoup de ses orientations et de ses activités. Ses préoccupations portent sur la distribution des services de Radio-Canada aux localités mal desservies et la prestation de services de Radio-Canada conformes aux besoins régionaux, dans toute la province.
- Politique de la radiodiffusion : Par un important mémoire présenté au ministère fédéral des Communications, l'Ontario a fait connaître ses vues sur les recommandations contenues dans le rapport du groupe de travail Caplan-Sauvageau sur la politique de la radiodiffusion-télévision. La partie I du mémoire renferme des recommandations de la province en vue d'une nouvelle loi en la matière, tandis que la partie II recommande les modifications à apporter aux règlements, politiques et programmes, de façon que le secteur

de la radiodiffusion-télévision puisse mieux servir le public canadien.

Les autres questions étudiées comprennent les stéréotypes sexuels dans les médias électroniques, une nouvelle perception de la publicité de la bière et du vin à la radio et la télévision, le renouvellement de la licence du réseau anglais de TVOntario et l'entrée en service du réseau français de TVOntario.

Le bureau a recommandé une étude de faisabilité sur la nécessité de recherches sur le sous-titrage des émissions de télévision pour malentendants. Il coordonne en outre l'édition de la revue trimestrielle Ontario Communications News, qui est distribuée aux parties intéressées.

Bureau de la câblodiffusion

Ce bureau représente les intérêts de l'Ontario dans les questions relatives aux services de câblodiffusion et aux autres techniques de distribution. Il relève et étudie les problèmes découlant de la réglementation et présente au CRTC et au gouvernement fédéral des recommandations en vue d'influer sur la politique fédérale dans ce domaine.

Chargé des relations avec le secteur de la câblodiffusion et des industries connexes, le bureau a aussi présenté au CRTC des mémoires sur les questions suivantes :

- Réglementation du service de câblodiffusion au Canada : Dans son mémoire, l'Ontario recommande que l'appellation Service de diffusion directe par satellite soit employée pour désigner ce service, que les entreprises prestataires du service aient la possibilité de se développer et de se livrer une concurrence loyale, les unes avec les autres et avec les autres techniques de distribution, afin d'accroître le choix et la diversité des programmes offerts au public;
- Télévision payante à la pièce : L'Ontario recommande qu'un service de télévision payante à la pièce soit autorisé par le CRTC, et que pareil service soit soumis à une surveillance plutôt qu'à une réglementation rigide, ce qui assurerait une souplesse optimale tout en consacrant la nécessité d'une réglementation minimale mais essentielle. Les principales recommandations portent sur la location du canal, l'interdiction de subventionner la télévision payante à la pièce par les frais d'abonnement au service de télédistribution de base, et la liberté de prestation et d'interruption du service par tous les intervenants.

Le bureau a également été chargé de la mise en oeuvre du programme d'extension des services de télévision aux collectivités du Nord de l'Ontario, dont le budget s'élève à 10,6 millions de dollars. Annoncé par le ministre le 23 janvier 1987 et prévu pour les trois exercices financiers à venir, ce programme instruira les demandes de subvention d'équipement émanant du secteur privé, d'organisations communautaires et de collectivités autochtones qui se proposent de mettre sur pied des réseaux de télédistribution ou de retransmission à faible puissance dans leurs régions respectives. L'objectif en est d'accroître le choix et la diversité des programmes de télévision offerts dans le Nord de la province.

Direction des télécommunications

Cette direction comprend le bureau des politiques de télécommunications, le bureau des questions de réglementation, et le bureau du développement de l'industrie des télécommunications.

Son personnel a formulé et promu des politiques et des positions pour représenter les intérêts des Ontariens en matière de télécommunications, au moyen de travaux de recherche, d'analyses, d'enquêtes et d'études et de recommandations communiquées au CRTC, au gouvernement fédéral, aux autres provinces et au secteur privé.

Bureau des politiques de télécommunications

Ce bureau s'occupe des questions de politique générale et des relations avec le gouvernement fédéral et les autres provinces dans ce domaine. Il est également chargé des questions intéressant les compagnies de téléphone indépendantes de l'Ontario. Voici les principaux travaux réalisés au cours de l'exercice 1986-87 :

- présentation au gouvernement fédéral d'un mémoire sur la privatisation de Télésat Canada;
- formulation d'un "règlement sur la prestation de services" destiné à régir les rapports entre les réseaux téléphoniques indépendants et leurs abonnés;
- aide et participation aux réunions des spécialistes, des sous-ministres et des ministres des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, en vue d'une politique nationale des télécommunications;
- mise à jour et révision du guide ontarien des communications;
- lancement de deux études conjointement financées par l'Ontario et le Québec, l'une consistant en un examen des questions de politique intéressant les réseaux téléphoniques indépendants dans les deux provinces, et l'autre, en l'examen de la réglementation des télécommunications en vigueur aux Etats-Unis;
- réponse aux demandes de renseignements et autres, émanant du public, des organisations communautaires et des groupes de pression;
- contribution et participation à deux groupes de travail interministériels sur les questions relatives aux télécommunications dans le Nord et au développement de cette région;
- contribution et participation à deux groupes de travail du ministère en vue de définir la position de ce dernier en matière de planification à long terme de la technologie d'information, ainsi que des mesures à prendre en vue d'appliquer la loi sur l'accès à l'information.

Bureau des questions de réglementation

Ce bureau représente l'Ontario devant le CRTC dans les questions de télécommunications. Voici ses principales activités au cours de l'exercice 1986-87 :

- participation aux audiences publiques du CRTC sur les recettes requises pour Bell Canada, audiences qui ont abouti à une réduction de 20 pour 100 du tarif des communications interurbaines et à un remboursement de 206 millions de dollars aux abonnés;
- participation au groupe de travail fédéral-provincial sur le prix et l'universalité du service téléphonique;

- présentation au CRTC d'observations sur diverses questions de télécommunications, dont les appels interjetés par Bell et par CNCP. Plusieurs recommandations de l'Ontario à cet égard ont été retenues;
- participation à l'examen public, entrepris par le CRTC, du programme de construction de Bell Canada;
- examen approfondi de la qualité du service offert par Bell Canada en Ontario
; - étude approfondie de problèmes d'actualité dans le domaine des télécommunications, entre autres examen des activités des principaux organismes de réglementation du Canada et des Etats-Unis.

Bureau de développement de l'industrie des télécommunications

Ce bureau a analysé l'évolution et les indicateurs économiques du secteur des télécommunications en Ontario, auquel il a par ailleurs apporté une aide sous forme de renseignements sur la disponibilité des programmes fédéraux et provinciaux de subvention financière, d'aide technique, et de recherche et développement.

Voici ses principales activités au cours de l'exercice :

- aide accordée à 27 petites et moyennes entreprises, depuis la formulation du plan d'entreprise jusqu'aux modalités d'accès aux programmes fédéraux et provinciaux de financement;
- préparation d'un mémoire relatif aux effets du libre-échange sur le secteur des télécommunications;
- commande d'un rapport sur la circulation transfrontalière des données entre l'Ontario et les Etats-Unis, pour améliorer la connaissance par l'Ontario des activités actuelles de l'industrie, avec description et évaluation de la quantité des données en question.
- préparation de deux rapports de recherche sur l'interconnexion des systèmes ouverts (OSI) et sur les réseaux digitaux de services intégrés (ISDN);
- établissement de rapports bimensuels et trimestriels internes à l'intention des cadres supérieurs de cinq ministères, sur l'évolution de l'industrie ontarienne des télécommunications;
- préparation d'un rapport de recherche sur les "Débouchés d'exportation du secteur des communications de l'Ontario";
- commande conjointe, avec le gouvernement fédéral, d'une étude sur le "Développement économique régional dans le secteur des télécommunications";
- organisation, de concert avec le ministère fédéral des Communications, d'un colloque sur le logiciel de communications, prévu pour les 3 et 4 février 1988 au Centre des congrès de Toronto.

Bureau de la technologie et de l'exploitation

Ce bureau est chargé d'améliorer l'efficacité des services de communications en favorisant l'application de nouvelles technologies dans les secteurs des télécommunications, des transports et autres, tant publics que privés.

Il a atteint ses objectifs en matière de soutien technique du gouvernement de l'Ontario, des usagers, des fournisseurs et des fabricants de systèmes de télécommunications. Voici quelques-unes de ses principales activités au cours de l'exercice 1986-87 :

- fourniture, en participation avec le gouvernement fédéral, d'un système mobile de communications par satellite à Rick Hansen, l'Homme en mouvement;
- conception et développement, de concert avec le ministère de la Santé et le ministère fédéral des Communications, d'un système de communication par satellite avec les avions-ambulances, pour assurer les communications radiophoniques dans les deux sens entre le personnel médical en vol et à terre;
- conception et coordination d'un programme conjoint avec le ministère fédéral des Communications, pour doter les ministères du gouvernement de l'Ontario d'un réseau de télécommunications par satellite. Ce programme visait à réexaminer les applications permettant de favoriser un meilleur accès aux services de télécommunications et d'accroître l'efficacité des ressources existantes;
- étude conjointe avec le ministère fédéral des Transports, du système TABS (Telidon Aviation Briefing Systems), grâce auquel l'emploi de terminaux réduit l'utilisation des lignes téléphoniques par les pilotes amateurs qui demandent des renseignements météorologiques, et accroît la sécurité aérienne par une meilleure diffusion de l'information;
- mise sur pied d'un nouveau système de renseignements sur l'état des routes, pratique et économique, qui permet au ministère d'assurer un meilleur service hivernal par une utilisation plus efficace du personnel et du matériel;
- exploitation d'un réseau de génératrices diesels permettant aux régions du Nord de l'Ontario d'avoir accès aux services de télécommunications;
- importante contribution à la publication des normes T-512.1 et T-520, T-530 et T-512.2 de l'Association canadienne de normalisation. Le bureau a fourni des orientations au comité directeur et a envoyé des délégués au Conseil d'administration;
- conception et mise sur pied d'un réseau conjoint fédéral-provincial de communications intérieures par fibres optiques. Ce projet visait à trouver une méthode efficace d'intégration des transmissions de voix et de données dans les âbtiments anciens et nouveaux, et à en évaluer la fiabilité, la capacité et les caractéristiques;
- conception d'un réseau privé de télécommunications du gouvernement de l'Ontario faisant appel à la technologie des fibres optiques; réexamen des réseaux locaux de radiocommunication; systèmes d'information et d'orientation des véhicules; réseaux digitaux de services intégrés.

Enfin, le bureau a publié un rapport préliminaire sur les résultats du système de renseignements sur l'état des routes et un document sur le programme conjoint fédéral-provincial d'essais sur le terrain de transmissions par satellite.

Transports municipaux/ provinciaux

Division des transports municipaux

Cette division administre les subventions aux municipalités et leur assure une direction et une assistance technique par les programmes de transport sur routes municipales. En outre, la Direction de la planification des politiques relatives aux transports municipaux fournit les crédits, les conseils et l'expertise technique aux autorités municipales. Elle fournit également des services de planification au Réseau GO et effectue des études de politique des transports, pour aider les municipalités à atteindre leurs objectifs en la matière.

La division bénéficie, dans la gestion des programmes de subvention aux municipalités, du concours des bureaux de district et des bureaux régionaux du ministère.

Programme de routes municipales

La division est chargée de la planification des programmes, de l'élaboration et de l'évaluation des politiques, et de l'administration générale de tous les programmes de subventions des routes municipales.

Des subventions au titre des routes ont été accordées à 838 municipalités et à 47 réserves indiennes dans le cadre de la Loi sur l'aménagement des routes et des transports en commun. Parmi les principaux projets subventionnés, mentionnons les travaux de rénovation de routes et d'ouvrages d'art tels que le pont Keewatin Channel à Kenora/Keewatin et la bretelle de raccordement avec l'autoroute 3, le chemin Huron Church à Windsor. Les travaux ont commencé pour l'aménagement d'importants passages de chemin de fer à niveaux différents, notamment chemin McCowan à Scarborough, chemin Wonderland à London et rue Centre à Brampton.

Programme de subventions des routes municipales

Des subventions ont été accordées aux municipalités pour l'installation de la signalisation verticale et l'amélioration du système de contrôle informatisé de la circulation, ainsi qu'aux comtés pour l'amélioration de leurs ponts de comté et de leurs routes locales.

Des subventions ont également été accordées, en vertu d'une entente à cet effet, pour combler le déficit dans l'exploitation de sept services municipaux de traversiers.

Programme de routes de raccordement

La construction de routes de raccordement a porté sur 888 km de routes municipales. Le ministère a versé 20 861 000 $ au titre de 76 ententes sur la construction de ces routes, et consacré 1 948 800 $ aux travaux d'entretien dans les villes, villages et cantons.

Programme de routes d'aménagement

Le programme de construction de routes d'aménagement permet aux municipalités de réaliser des travaux sans trop grever leur budget. Le ministère finance des projets dans le cadre d'ententes individuelles pouvant couvrir la totalité des coûts. Ces routes continuent de relever des municipalités, et les travaux sont effectués sur la base de journées de travail ou par contrat. Dans le cadre de ce programme, 10 projets ont été réalisés, au coût total de 3 345 900 $

Régions non constitués

Le ministère a versé 4 788 000 $ pour les travaux d'entretien et 2 872 600 $ pour la rénovation de routes et d'ouvrages d'art, dans le cadre de 60 projets dans les régions non constituées. Des subventions à la construction de routes dans ces régions ont été versées à quelque 18 conseils de corvées légales, 231 conseils routiers, 25 réserves indiennes et 120 groupes divers.

Résumé

Région	Kilomètres de routes	Subventions autorisées	Subventions versées
Toronto	755.6	$ 64,007,900	$ 30,257,100
Municipalités composées	19,963.7	$295,157,800	$168,293,700
Municipalités primaires	112,414.9	$729,334,600	$344,652,900
TOTAL	133,134.2	$1,084,500,300	$543,203,700

Bureau de l'industrie des transports

Un des objectifs principaux du ministère a été de promouvoir la croissance économique en Ontario, surtout dans le domaine des transports. Le bureau de l'industrie des transports continue d'apporter son soutien à la commercialisation de biens et services à l'industrie du transport au Canada et à l'étranger.

Il a aussi aider des entreprises dans la mise au point de nouveaux produits et a participé dans le développement et la fabrication de matériel pour la réparation des chaussées et le recyclage de l'asphalte.

En vue d'aider à l'exportation de produits, les employés du Bureau de l'industrie des transports a établi des contacts avec des gouvernements étrangers et a apporté une aide administrative et technique à l'élaboration de leurs projets.

Ils ont participé également à des échanges aux Etats-Unis et en Chine ainsi qu'à un symposium en Jordanie et en Arabie Saoudite qui acceuillait des représentants du ministère et du secteur privé ontarien. Un programme de formation portant sur l'échange technique d'information entre l'Arabie Saoudite et le ministère a été accepté ainsi que les modalités. Des programmes similaires ont été développés avec d'autres entreprises.

Bureau des transports urbains

Le bureau est chargé de l'élaboration et de l'évaluation de la politique du ministère touchant les programmes de transports urbains, de l'administration des programmes d'aide financière au transport municipal, de l'élaboration et de la gestion des projets-pilotes et d'amélioration de l'exploitation, et de l'octroi de son aide pour la planification des réseaux de transport municipal.

En 1986, 73 municipalités ont reçu des subventions d'exploitation de 153,5 millions de dollars et des subventions d'immobilisation et de construction de 142,6 millions de dollars.

Les subventions d'exploitation couvrent la moitié du coût net théorique calculé à partir d'un rapport revenu/coût établi pour chaque municipalité. Une subvention additionnelle limitée est accordée aux municipalités qui ne peuvent respecter ce rapport, ainsi qu'à celles qui connaissent une croissance démographique supérieure à la normale.

Des subventions d'immobilisation ont été accordées aux municipalités pour couvrir 75 pour 100 de leurs dépenses d'acquisition de terrains et de construction de réseaux de transport rapide.

"En 1986, 73 municipalités ont reçu des subventions d'exploitation de 153,5 millions de dollars et des subventions d'immobilisation et de construction de 142,6 millions de dollars."

En 1984, la Commission de transport de Toronto (CTT) avait commandé 126 nouveaux wagons de métro pour remplacer les wagons Gloucester, vieux de 30 ans, et 52 trams articulés pour remplacer les trams classiques qu'il lui restait encore. Les livraisons commenceront en 1987 et seront achevées en 1988. D'autre part, 195 autobus supplémentaires ont été achetés par des commissions de transport d'autres municipalités. Les travaux se sont poursuivis pour l'aménagement de la station de métro du centre de North York, sur la ligne Yonge, et le coût total du projet s'élèvera à 21 millions de dollars.

Dans la municipalité d'Ottawa-Carleton, la construction du réseau de transport s'est poursuivie, les deux tiers du système, soit 31 km, étant déjà opérationnels. En 1986, les travaux ont surtout été concentrés sur la branche est du réseau, soit du pont Hurdman à la rue Michael.

Le Centre d'amélioration du transport est resté sous l'autorité de l'Association du transport urbain de l'Ontario (ATUO), le financement étant assuré par le ministère. Le rôle du Centre est d'aider les commissions de transport à améliorer l'efficacité et l'efficience de leurs services, et de coordonner l'information sur le transport. Trois études spéciales ont été entreprises en 1986, soit l'étude sur la durée utile des autobus, l'étude sur l'absentéisme, et l'étude sur les stratégies de tarification.

Le ministère a continué d'accorder un soutien financier à l'ATUO pour ses programmes de formation. Par ailleurs, il a assumé les deux tiers des coûts de formation des employés des commissions de transport suivant des cours agréés.

Le ministère a pris une initiative importante destinée à aider les commissions de transport municipales à évaluer leur performance au moyen de divers indicateurs présentés sous forme de graphiques.

En ce qui concerne les projets-pilotes, les travaux ont commencé sur l'élaboration d'un processus de planification proactif destiné à identifier et à sélectionner les futurs projets-pilotes requis par l'industrie du tourisme de la province.

Le projet d'élaboration des systèmes d'information, de communication et de contrôle sur le transport s'est achevé avec succès, et les travaux ont maintenant commencé pour installer le système AVLC à Hamilton. Les travaux ont également commencé pour l'installation d'un système automatisé d'information téléphonique (TimeLine) et ils ont continué pour l'installation d'un système d'information et de communication destiné à la CTT. Un projet-pilote a également été entrepris pour relier deux services de transport par un même système d'information téléphonique automatique.

Un nouveau répertoire contenant des statistiques sur les services offerts en 1985 aux handicapés physiques a été achevé.

Le bureau a publié son premier bulletin d'information sur les services de transport destinés aux handicapés physiques, l'objectif étant d'informer les exploitants de tels services sur des questions intéressant particulièrement cette clientèle.

"Le nombre de municipalités qui offrent des services de transport aux handicapés physiques n'a cessé d'augmenter, pour atteindre 56."

Le nombre de municipalités qui offrent des services de transport aux handicapés physiques n'a cessé d'augmenter, pour atteindre 56. A Toronto, le système informatisé d'enregistrement des passagers, de réservation et de répartition est entré partiellement en service et devrait permettre de ramener en 1987 le délai de réservation de sept jours à quatre. Trente autobus Orion II ont été livrés en 1986 à la Commission de transport de Toronto pour le transport des personnes handicapées. Conçus pour le transport des handicapés physiques, ils amélioreront la qualité du service. Trente-cinq autobus supplémentaires, du même type, commandés en 1986, devraient être livrés en 1987.

Le bureau a continué à examiner les lignes directrices provinciales actuellement appliquées en matière d'admissibilité des usagers, à élaborer des mécanismes destinés à stimuler les municipalités pour qu'elles accélèrent leurs travaux d'amélioration des services, et à relever le pourcentage de subvention des systèmes micro-informatisés de réservation et de répartition pouvant être utilisés par des commissions de taille petite ou moyenne.

Direction de la planification et de politiques relatives aux transports municipaux

Bureau des recherches sur les besoins en transport

Le bureau est chargé de prévoir les besoins en transport touchant tous les programmes du ministère et, en collaboration avec d'autres bureaux du ministère et avec les municipalités, d'analyser l'évolution du contexte socio-économique et du comportement des voyageurs.

En outre, le bureau a continué ses activités dans les domaines suivants :

- soutenir les programmes du ministère touchant le transport routier municipal et provincial et sa réglementation, afin de recueillir les données nécessaires à la planification et à la réalisation des programmes;
- effectuer des recherches sur l'amélioration des technologies de prévision des besoins en matière de transport, sur le traitement des données et sur les facteurs de rentabilité;
- fournir un soutien technique aux municipalités par l'organisation de colloques, d'ateliers et de rencontres techniques, et par la participation à des projets lancés par les municipalités.

Durant l'exercice financier, le personnel du bureau a entrepris les deux projets suivants :

- établir le profil des transports de marchandises, en s'attachant tout d'abord à concevoir un programme de collecte de données, et
- élaborer un programme ministériel/municipal de contrôle de l'utilisation des sols.

Bureau des politiques relatives aux transports municipaux

En 1986-1987, le bureau des politiques relatives aux transports municipaux a continué d'appuyer le programme des transports municipaux. Les activités du bureau en matière d'élaboration de politiques ont porté sur les questions découlant des orientations stratégiques du ministère.

Parmi ses principales réalisations, le bureau :

- a participé à l'élaboration, à la coordination et à la gestion du forum de planification des services de transport de la communauté urbaine de Toronto;
- a présenté des analyses techniques et participé à des études internes dans le cadre de l'élaboration des orientations d'investissement dans la communauté urbaine de Toronto;
- a achevé une étude technique du potentiel d'utilisation des services ferroviaires du réseau GO;
- a conçu et élaboré l'idée des "portes d'accès" à la communauté urbaine de Toronto;
- a achevé une analyse stratégique des orientations futures du programme d'études sur les transports municipaux;
- a géré le programme d'aide aux études des transports urbains qui permet d'octroyer un appui technique et financier pour la réalisation d'études dans les municipalités de la province;
- a produit des analyses et des rapports sur les besoins de transport des personnes handicapées;
- a entrepris l'analyse de diverses options en matière de subvention des services de transport municipaux chevauchant des frontières régionales;
- a entrepris l'analyse du potentiel offert par les services de transport municipaux en matière de stimulation du tourisme dans la province.

Bureau de coordination pour la région de Toronto

Ce bureau a continué d'assurer la coordination d'un grand nombre d'études et de projets concernant les problèmes et projets de transport dans la communauté urbaine de Toronto. Au cours de l'exercice financier, le bureau :

- a coordonné le processus d'examen des investissements dans les services de transport dans la communauté urbaine de Toronto et l'organisation du forum sur la planification des services de transport;
- a lancé des études sur l'expansion du réseau GO de Burlington à Hamilton et de Whitby à Oshawa;
- a coordonné les responsabilités du ministère dans le cadre des projets d'aménagement des terrains des sociétés de chemin de fer et de construction du stade couvert;
- a entrepris une étude de planification destinée à définir les besoins à court et à long terme pour assurer l'accès à l'aéroport de l'île de Toronto.

Coordinator des services de transport pour handicapés

Le ministère vient de créer ce poste, qui concerne les services de transport des personnes souffrant de handicaps physiques, mentaux ou sensoriels. Les principales responsabilités du coordonnateur consistent à représenter le ministère au sein des comités fédéraux-provinciaux ou interministériels, d'assurer la liaison avec le ministre responsable des personnes handicapées et avec les autres ministères provinciaux, de consulter les organisations représentant les consommateurs handicapés et les autres parties intéressées et de prendre des initiatives pour favoriser la mobilité des personnes handicapées résidant en Ontario.

Parmi ses principales activités, le coordonnateur :

- a coordonné une exposition de véhicules modernes pour le transport des handicapés ayant de graves problèmes de mobilité, qui a permis de présenter des véhicules allant de systèmes de transport personnel jusqu'aux taxis accessibles en fauteuil roulant;
- a entrepris une étude avec la municipalité régionale de Niagara pour identifier des possibilités de coordination de services de transport pour handicapés mentaux;
- a contribué à l'élaboration de politiques concernant les régions urbaines et rurales, le réseau GO, et le programme de permis de symboles pour personnes handicapées; et
- a fourni un service d'information "à guichet unique" de première qualité à toutes les personnes souhaitant obtenir des précisions sur les programmes du ministère destinés aux handicapés.

Direction de l'énergie et de la technologie des transports

Cette direction se consacre aux travaux de recherche et développement visant à l'amélioration des produits et services dans les domaines de l'énergie et de la technologie des transports.

Bureau des systèmes et de la technologie automobile

Ce bureau est composé de quatre sections : Véhicules commerciaux, énergie automobile, Véhicules électriques et Laboratoires expérimentaux.

Véhicules commerciaux

Les données provenant de tests effectués par cette section dans le cadre de l'étude sur les dimensions et le poids des véhicules, parrainée par la Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) et l'Association des routes et transports du Canada (RTAC), ont été analysées et présentées dans plusieurs rapports et deux enregistrements magnétoscopiques.

Les techniques de simulation par ordinateur mises au point au cours de l'étude sur le poids et les dimensions, ont été utilisées, par le ministère et par les clients du secteur privé, pour l'étude de questions relatives à la configuration des véhicules.

Un projet d'essai a été entrepris pour évaluer le rendement des chasse-neige dans diverses conditions de déneigement, et les résultats serviront à resserrer les spécifications en matière de chasse-neige.

La section a par ailleurs accordé son soutien au centre Hugh MacMillan pour mettre au point une interface multifonction pour les commandes de bord des automobiles, qui doit faciliter l'évaluation des besoins de conducteurs souffrant de divers handicaps physiques.

Energie automobile

Cette section a poursuivi ses efforts visant au remplacement de l'essence et du carburant diesel par le propane, le gaz naturel et le méthanol, dans le cadre du programme TEMP d'économie d'énergie dans les transports.

Elle a également accordé la priorité à la mise au point de moteurs alimentés au gaz pour les camions lourds et les autobus. Le propane et le gaz naturel constituent dans ce secteur des carburants de remplacement avantageux pour le diesel, étant donné l'économie de consommation, les faibles émissions polluantes et le prix nettement plus bas. A cet effet, un programme d'essai comparatif approfondi a été entrepris avec six moteurs d'autobus et quatre carburants différents. Le moteur à propane Cummins Big-Cam de première génération a été soumis à tous les essais et démonstrations requis. La Fondation de recherches de l'Ontario a entrepris la mise au point du moteur à propane Cummins Big-Cam de seconde génération ainsi que des moteurs au gaz naturel et au méthanol Cummins L-10 de première génération, avec le concours de Cummins Engine Co., d'ICG Liquid Gas Ltd. et de Consumers' Gas Ltd.

Les démonstrations de l'autobus au propane d'OC Transpo et de l'autobus au gaz naturel de Hamilton Street Railway se sont poursuivies avec succès. Une nouvelle démonstration d'autobus au gaz naturel a été arrangée pour la commission des transports en commun de Mississauga; elle portera sur des autobus construits par Ontario Bus Industries et équipés du moteur au gaz naturel Cummins L-10.

Parallèlement, la section a parrainé l'évaluation des mélanges essence-méthanol-éthanol utilisés dans les parcs automobiles. Cette évaluation a porté sur la fiabilité et la durabilité des véhicules au méthanol de première génération chez Ford et Shell, l'amélioration du démarrage par temps froid des véhicules au méthanol pur chez Celanese et au Collège militaire royal, et les caractéristiques de combustion et de vaporisation des carburants au méthanol utilisés par la Gendarmerie royale du Canada.

Avec le concours du Collège militaire royal et de Consumers' Gas, la section a mis au point et essayé des carbones hautement absorbants en vue de la conception de réservoirs à basse pression de gaz naturel.

Elle a également entrepris l'évaluation du rendement par temps froid des véhicules au propane et au gaz naturel, mis au point et essayé une barre d'éclairage aérodynamique pour les voitures de patrouille de la Sûreté provinciale de l'Ontario et évalué, à la Fondation de recherches de l'Ontario, de concert avec Union Gas, la durabilité d'un moteur de puissance moyenne General Motors converti au gaz.

Véhicules électriques

La section des véhicules électriques surveille et analyse les progrès technologiques acquis dans le domaine de la propulsion des véhicules électriques routiers et ferroviaires.

L'essai de deux types de fourgonnettes à accumulateur électrique s'est poursuivi au Centre de technologie des pièces automobiles de l'Ontario.

Transportation Technology Limited (TTL) de l'UTDC a mené à bonne fin le contrat lui confiant la mise au point d'un véhicule de faible capacité pouvant servir dans les aéroports et les quartiers commerciaux centraux.

Laboratoires expérimentaux

L'expertise technique de ce service se déploie au moyen d'installations d'essai, dont des laboratoires de recherche et d'essais de grande envergure, un laboratoire mobile et une installation d'essai des véhicules commerciaux. Ces installations comptent également un dynamomètre de châssis à commande numérique qui permet d'évaluer les gaz d'échappement des véhicules légers, l'économie de consommation et les carburants de remplacement.

Bureau des systèmes et de la technologie de contrôle des transports urbains

Ce bureau coopère étroitement avec le secteur des transports urbains de l'Ontario, en lui fournissant une aide technique, notamment par des travaux entrepris conjointement avec les services ontariens de transport urbain, le Bureau du transport urbain, l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et le ministère fédéral des Transports.

Son personnel a entrepris des travaux de recherche et de développement pour définir les perspectives d'application des technologies de pointe aux transports urbains de l'Ontario.

Deux systèmes prototypes d'expertise ont été mis en place : l'un, établi conjointement avec la commission des transports en commun de Kitchener, vise à faciliter la gestion avec "conseil de rechange" ainsi que la répartition des autobus et des conducteurs; l'autre, au sein du ministère, vise à faciliter l'appréciation des propositions soumises par les consultants en vue de réaliser des projets du ministère.

Un projet a été entrepris de concert avec trois compagnies de camionnage et le gouvernement fédéral dans la conception d'un réseau de surveillance étendue des véhicules à l'intention de l'industrie du camionnage. Ce système, fondé sur les communications par satellite terrestre et la technique des radios cellulaires, vise à accroître l'efficacité et la compétitivité de l'industrie ontarienne du camionnage.

La conception d'un prototype de chariot robot de nettoyage se poursuit, dans le cadre du programme de démonstration de l'applicabilité d'un tel système à l'intention des services de transport en commun. Le prototype a été construit, un système de contrôle de première pénétration, installé et le bras de l'aspirateur a été fabriqué, mis en place et essayé.

Un appareil a été conçu pour soumettre à des essais d'endurance un tapis d'autobus, fourni par le fabricant, et destiné à compter les passagers grâce à la technologie des fibres optiques. Un prototype faisant appel à la technique de l'ultrason et destiné à mesurer la hauteur libre des ponts à partir d'un véhicule en marche, a été mis au point pour la région du centre et sera essayé en 1987-1988.

En coopération avec Hamilton Street Railway, la commission des transports en commun d'Ottawa-Carleton, l'ACTU, l'Université de Waterloo et une entreprise privée, la section a réalisé un enregistrement magnétoscopique sur la technologie des unités de comptage des passagers et le matériel de perception électronique du prix des billets.

Bureau des systèmes et de la technologie ferroviares

Les trois principaux domaines d'activité de ce bureau sont les suivants : examen et gestion des projets subventionnés par le ministère, recherche et développement, conseils fournis au ministère sur les grandes questions de transport ferroviaire.

Examen et gestion

Ce bureau a contribué à la résolution de nombreux problèmes d'ordre technique et administratif du programme de train rapide de Scarborough, dont le coût s'élève à 19 millions de dollars.

Le ministère et l'UTDC ont entrepris des analyses, et mis au point un plan pour poursuivre l'essai du wagon manoeuvrable à châssis flottant pour le métro de Toronto.

Le bureau a procédé à des examens trimestriels du système de train de capacité intermédiaire et de sa mise en oeuvre à Scarborough, Vancouver et Détroit, et participe à l'examen de la mise au point du système d'autorail et du train de faible capacité.

Recherche et développement

Des modèles informatiques généralisés de comportement des véhicules ferroviaires ont été élaborés au moyen d'un ordinateur personnel, ce qui s'est traduit pas une économie appréciable des coûts et du temps d'ordinateur et de programmation.

Des examens ont été entrepris avec succès sur des wagons à deux étages des trains de navette et de métro, en vue de la mise au point d'une technique nouvelle et peu coûteuse de mesure du comportement structurel dynamique de ces véhicules. Cette technique servira à réduire les vibrations dans ces wagons.

Un système d'inspection et de mesure des rails faisant appel à la technologie de la vision machine, a été mis au point pour être prêt à fonctionner en mai 1987. Les démonstrations pratiques ont été prévues, qui pourraient mener à l'inspection automatisée des roues et des rails.

Bureau des énergies de transport

Le bureau a collaboré au programme TEMP, mis sur pied conjointement par le ministère des Transports et Communications et le ministère de l'*nergie, en vue de réduire la dépendance de l'Ontario à l'égard du pétrole dans les transports, par la mise au point de carburants de remplacement et la promotion des mesures d'économie d'énergie. Le ministère de l'*nergie a fourni les crédits de fonctionnement et l'orientation stratégique du programme, dont l'exécution est assurée par le ministère des Transports et des Communications.

La mise au point technique des carburants de remplacement est assurée par le Bureau des systèmes et de la technologie automobile, tandis que le Bureau des énergies du transport, par l'intermédiaire de ses cinq sous-programmes, s'occupe auprès de l'industrie du transport, des municipalités et du public, de la promotion de l'utilisation des carburants de remplacement existants et de l'adoption des mesures et des technologies d'économie d'énergie.

DriveSave

Le programme DriveSave sur l'économie de carburant vise trois groupes principaux : l'ensemble des conducteurs, les nouveaux conducteurs et les conducteurs de voitures et de camions des entreprises commerciales et des établissements publics.

Deux séries de séminaires, 19 en tout, ont été organisées à travers la province à l'intention des gestionnaires de parcs automobiles (254 participants) et des moniteurs d'auto-écoles (65 participants).

Les contacts directs avec les propriétaires de parcs automobiles ont été maintenus par le biais d'un comité consultatif, qui s'est réuni cinq fois.

En outre, près de 750 000 dépliants, affiches et règles à calcul pour l'économie d'essence, ont été distribués. Une exposition a été présentée dans divers centres commerciaux de l'Ontario, aux expositions canadiennes nationales et London Western Fair et au Salon international de l'automobile de Toronto.

Trois numéros du bulletin Fuelsaver sur les programmes et les méthodes d'économie d'énergie, ont été distribués à plus de 12 000 personnes.

Trucksave

Le personnel a poursuivi, auprès de l'industrie du camionnage, la promotion de l'économie de carburant au moyen de publications, de présentations audio-visuelles et du programme annuel du Fuel Economy Challenge. Les contacts directs avec cette industrie sont assurés par l'intermédiaire d'un comité consultatif.

La planification est en cours en vue d'un colloque réservé aux directeurs généraux des entreprises de camionnage.

La promotion de l'économie de carburant a été maintenue, ce qui s'est soldé par un accroissement de la demande de documentation de TruckSave. Une nouvelle brochure "Choosing a Computerized Dispatching and Routing System" (Avantages d'un système informatique de répartition et d'acheminement) a été publiée, et la documentation de TruckSave a été envoyée aux camionneurs au nord de North Bay, grâce aux noms et adresses fournis par la Direction du contrôle et de l'immatriculation.

Le programme annuel du Fuel Economy Challenge a vu un accroissement de 17 pour 100 des conducteurs participants. La planification est en cours pour un challenge interprovincial d'économie de consommation entre le Manitoba et l'Ontario, avec le concours de Pro-Trucker et de l'association du camionnage du Manitoba.

Programme municipal

Le personnel a collaboré étroitement avec les municipalités en vue de déterminer les possibilités d'économie d'énergie de carburant, les contacts étant maintenus par l'intermédiaire du comité consultatif des municipalités sur l'économie d'énergie dans le transport, dont le bulletin trimestriel tire à près de 5 000 exemplaires.

Le système d'information sur la gestion des parcs de véhicules municipaux, qui comprend un ensemble autonome de logiciels pour ordinateur, a été distribué à plus de 850 municipalités, entreprises et organismes gouvernementaux.

Le personnel a participé aux conférences suivantes, en y présentant une exposition, distribuant divers documents et donnant des consultations : Associated Municipalities of Ontario (AMO), Rural Ontario Municipal Association (ROMA), Fédération des municipalités canadiennes, Ontario Good Roads Association (OGRA), Association of Canadian Public Works (ACPW) et Stratford Energy Week.

Le personnel de la section du covoiturage a continué à promouvoir l'utilisation en commun des fourgonnettes et des voitures, pour économiser le carburant et combattre les embouteillages.

Programmes gouvernementaux

Le programme de conversion des véhicules gouvernementaux à l'utilisation mixte de gaz naturel et d'essence s'est poursuivi avec la conversion de 55 véhicules. La station de gaz naturel de Downsview du ministère a été agrandie pour satisfaire les besoins d'un nombre accru de véhicules au gaz naturel qui y sont basés.

En vue de l'application de la directive du Conseil de gestion visant une réduction de 5 pour 100 des coûts du parc de véhicules gouvernementaux, un grand séminaire a été organisé pour familiariser les gestionnaires de parcs avec le système d'information sur l'économie d'énergie du ministère.

Promotion des carburants de remplacement

Comme l'industrie du propane a de moins en moins besoin de l'aide gouvernementale pour la commercialisation de son produit, le personnel a porté ses efforts sur l'industrie des carburants à base de gaz naturel : il a participé à des expositions commerciales et des colloques spécialisés, fourni des documents techniques et de promotion et mis sur pied des projets d'évaluation. La collection des brochures sur tous les principaux carburants de remplacement a été mise à jour et rééditée.

Section de l'administration et des publications techniques

Cette section fournit une gamme variée de services financiers et de services de gestion du personnel.

Le personnel chargé des publications techniques assure les services de rédaction, de composition typographique, de présentation, d'infographie et d'impression, en guise de contribution aux travaux de transfert de technologies et de commercialisation. Plus de 150 rapports et mémoires techniques de recherche ont été établis et distribués. Treize longs rapports sur les véhicules commerciaux, illustrés de diapositives, ont été établis à l'intention de la conférence CCMTA/RTAC de juin 1986, en Colombie-Britannique, sur l'étude sur les dimensions et le poids des véhicules lourds.

Plus de 100 articles de promotion, dont brochures, dépliants, affiches, bulletins d'information, et expositions, ont été aussi produits. L'acquisition d'un ordinateur MacPlus et d'une imprimante au laser permet maintenant la production de dessins et de graphiques compliqués, prêts pour le cliché offset.

Division des transports provinciaux

Cette division favorise la circulation des personnes et le transport des marchandises entre les municipalités ontariennes et offre aux importateurs et aux exportateurs le choix de divers modes de transport.

Elle regroupe cinq bureaux, chargés de faciliter la mise sur pied de systèmes et services de transport fonctionnels et intégrés et de répondre aux besoins de l'Ontario en matière de transports.

En vue de promouvoir les intérêts des usagers des systèmes et services de transport interurbain ainsi que la coopération en matière de transports intermodaux, le personnel cherche à préserver les installations essentielles du transport privé et public en Ontario.

Il est également chargé des relations extérieures et des nombreux contacts avec les organismes responsables des transports des autres gouvernements. Le coordonnateur participe à l'élaboration et à l'administration des politiques sur le transport et s'assure qu'elles traduisent les vues du gouvernement.

Les relations extérieures ont permis au ministère de mieux connaître les modifications opérées au niveau fédéral, notamment les projets de réforme de la réglementation des transports, de modification législative touchant le transport ferroviaire des passagers et le recouvrement des frais maritimes.

Bureau du transport aérien

Les programmes et activités du bureau sont répartis entre trois sous-groupes : programme de construction des aéroports éloignés, programme d'aide aux aéroports municipaux et activités connexes du transport aérien.

Le programme de construction des aéroports éloignés assure la construction et l'entretien d'un réseau d'aéroports publics dans les régions éloignées du nord de l'Ontario. A l'heure actuelle, ce réseau comprend 20 aéroports en exploitation et trois autres en cours de construction. Le personnel responsable a procédé à un réexamen des politiques, des normes et des procédures applicables aux travaux de construction comme aux travaux d'entretien.

Le personnel fournit aux municipalités une aide technique pour la construction et l'entretien d'aéroports municipaux, notamment en matière de planification, de conception et d'exploitation. Il élabore les ententes touchant l'aide financière aux projets de construction et aux dépenses d'entretien. Ce programme est offert à 50 municipalités, réparties dans la plupart des régions de l'Ontario. A l'issue d'un réexamen en profondeur des politiques, des normes et des procédures applicables aux travaux de construction et d'entretien, le personnel en a mis en application les principales recommandations, à savoir des mesures pour la commercialisation et la gestion des aéroports ainsi que l'aide à la promotion des possibilités commerciales.

Le personnel contrôle le volume du transport aérien de passagers et de marchandises et évalue les demandes soumises par les transporteurs aériens à la Commission canadienne des transports, en vue de la création de nouveaux services et de l'amélioration des services existants. Il est en outre chargé de l'apport de la province aux initiatives fédérales telles que le projet de loi nationale sur les transports. Il a encore pour fonction d'évaluer les initiatives fédérales touchant les aéroports et leurs effets possibles sur la gestion et l'exploitation des aéroports en Ontario.

Il a entrepris une étude pour évaluer les besoins des transporteurs aériens, surtout les petits transporteurs du Nord de l'Ontario, et participé au groupe de travail fédéral-provincial chargé de trouver des solutions aux problèmes de zonage des aéroports. La division a eu recours davantage aux enquêtes auprès des passagers pour mieux connaître les besoins et les attentes de ces derniers dans un environnement en constante évolution. Deux de ces enquêtes ont été effectuées au cours de l'exercice 1986-87, l'une en collaboration avec City Express sur la ligne London-île de Toronto, l'autre en collaboration avec Pem-Air sur la ligne Toronto-Cornwall.

Le bureau a mis à jour et distribué la carte des aéroports ontariens à l'intention des usagers.

Bureau du transport ferroviaire

Les initiatives fédérales de modification législative, à savoir les projets de loi nationale sur les transports, loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs et loi sur la sécurité ferroviaire, ont obligé le personnel du bureau à procéder à des études approfondies, à formuler les positions de la province et à maintenir une correspondance suivie avec les responsables fédéraux.

Le bureau a entrepris une évaluation des plans envisagés par les compagnies de chemin de fer CN et CP pour accélérer l'abandon des lignes secondaires non rentables.

L'élaboration d'un plan ferroviaire provincial à jour se poursuit. Une enquête a été entreprise afin de déterminer les perspectives de rentabilité de navettes ferroviaires en Ontario, et les discussions ont été engagées à cet égard avec divers intervenants, dont CN, CP et Transports Canada.

Une étude du même genre a porté sur le rôle de nouveaux services ferroviaires d'excursion employant les voies abandonnées, au bénéfice du tourisme et des économies locales.

D'autres études comprennent une évaluation de l'effet de l'abandon de lignes de chemin de fer sur les expéditeurs, une analyse des conséquences de la fermeture des voies sur le mouvement du matériel lourd d'Ontario Hydro, et une étude interprovinciale sur les mécanismes d'établissement du coût du transport ferroviaire des passagers.

Le personnel a également commencé un examen de la Loi sur les chemins de fer de l'Ontario, peu utilisée

jusqu'ici, et a formulé les options concernant les perspectives à long terme d'un service interurbain de transport ferroviaire de passagers en Ontario, dans le cadre du projet de loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs.

Une enquête a été entreprise sur les tendances techniques et modales du transport des marchandises dangereuses et sur les risques en la matière.

Bureau du transport maritime

Ce bureau maintient des contacts étroits avec l'industrie maritime, par les échanges avec des associations comme la Dominion Maritime Association, l'International Association of Great Lakes Ports, l'Association des chantiers maritimes canadiens, la Great Lakes Development Association et l'Association des ports et havres du Canada.

En vue de protéger les intérêts de la province, le personnel a formulé des mémoires sur diverses questions politiques et législatives comme la majoration des droits de pilotage, la Loi nationale sur les transports, le livre blanc "Aller sans entraves", et la refonte de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Il a également collaboré avec le ministère du Commerce et de la Technologie pour jouer un rôle de premier plan dans les négociations menant à la fermeture méthodique du chantier naval de Collingwood.

Dans le domaine de l'aide aux ports, le directeur du bureau préside le comité consultatif technique du port de Toronto; le personnel participe aussi à la création de la DeWin Corporation, entreprise en coparticipation chargée de la commercialisation des ports de Windsor et de Détroit, ainsi qu'aux études sur l'amélioration des ports de Michipicoten et de Sault-Ste-Marie.

Le personnel a activement participé à la décision de concevoir et de construire un traversier desservant Kingsville-Leamington, île Pelée et Sandusky (Ohio). Le travail de conception a été achevé pour ce nouveau navire, qui doit coûter 10 millions de dollars et dont l'approbation a été donnée par le Cabinet.

Voici quelques-unes des activités d'information et de commercialisation réalisées à l'intention des marchés d'outre-mer :

- insertion d'un message publicitaire dans divers journaux corporatifs de la marine marchande;
- conception, en collaboration avec le Great Lakes Maritime Forum, d'une carte commerciale de navigation maritime de la région;
- collaboration avec des producteurs et le personnel d'Expo 86 afin que le transport maritime en Ontario fût représenté dans les films présentés lors de cette exposition internationale;
- collaboration avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, la Société de développement de la voie maritime du Saint-Laurent et les groupes américains intéressés, en vue de promouvoir la navigation par cette voie.

Un documentaire de huit minutes, en anglais et en français, a été réalisé pour faire ressortir les avantages du réseau de transport en Ontario et sur les Grands Lacs. Ce documentaire est accompagné d'une pochette d'information, principalement destinée à attirer les clients de l'étranger et distribuée par les ambassades et les maisons de l'Ontario, de même que par la mission commerciale des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent qui visite en 1987 cinq grandes villes européennes.

Le bureau a entrepris la planification et la préparation de la conférence internationale des maires des villes riveraines des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, prévue pour fin mai 1987 à Québec. Son personnel a joué un rôle décisif dans la création d'un comité directeur composé de six maires et a participé à la planification, à l'établissement de l'emploi du temps et de l'ordre du jour de la conférence.

Bureau des systèmes de distribution des marchandises

Les activites du bureau se fondent sur les orientations stratégiques du ministère et favorisent la réalisation de ses objectifs, surtout en matière de croissance économique et d'exportations.

Il cherche principalement à promouvoir les exportations sur le marché américain en améliorant les réseaux de transport et de distribution, grâce à une collaboration étroite avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, le ministère du Développement du Nord et des Mines, et le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. Voici les principaux éléments de ses programmes :

- Maintien des services de consultation sur la distribution, au bénéfice des petites entreprises ontariennes d'exportation;
- Compilation de rapports complets pour 106 entreprises du sud de l'Ontario; de son côté, le bureau de Thunder Bay en a compilé 20, et celui de Timmins, 14. En outre, un grand nombre d'entreprises ont reçu par écrit des renseignements sur divers aspects de la distribution touchant un problème particulier. Les demandes de renseignements par téléphone ont été de loin les plus nombreuses, il y en a eu 1 044. Grâce à ce service, on estime que les entreprises qui y ont eu recours ont réalisé 2,7 millions de dollars d'économie en coûts de distribution, un surcroît de ventes de 1,8 million de dollars, et un surcroît de ventes éventuelles de l'ordre de 3,2 millions de dollars;
- Parachèvement des travaux préparatoires pour la création d'un service d'information sans frais sur la distribution des marchandises pour le nord de l'Ontario. Financé par le Fonds de développement du Nord, ce service donnerait aux expéditeurs des renseignements sur le transport et d'autres services intéressant leurs besoins en matière de distribution.

On peut citer parmi les autres activités du bureau :

Révision de la politique fédérale sur le transport : le personnel a coordonné l'analyse de la réforme de la politique fédérale sur le transport et élaboré la position de l'Ontario sur cette question.

Négociations canado-américaines : le personnel a coordonné l'analyse en cours du ministère et des effets possibles de ces négociations sur le secteur des transports et des communications en Ontario.

Transport des céréales de l'Ouest : le bureau coordonne les efforts déployés par l'Ontario pour saisir le gouvernement fédéral des inquiétudes de l'industrie ontarienne des graines oléagineuses face aux subventions versées aux producteurs de l'Ouest; il a pris par ailleurs l'initiative d'une étude détaillée, confiée à des consultants, sur le coût du transport des céréales par les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent.

Nord de l'Ontario : le bureau a pris l'initiative d'une analyse exhaustive et d'une prévision des besoins en matière de transport des marchandises, des développements et des restrictions pour ce qui est des services et de l'infrastructure dans le Nord.

Établissement des coûts du transport des marchandises : le bureau est maintenant en mesure d'effectuer l'analyse des coûts du transport et de fournir des renseignements en la matière.

Bureau des systèmes de transport de passagers

Ce bureau représente l'intérêt que manifeste la province pour le transport interurbain de passagers. Son domaine de compétence embrasse la politique, la stratégie et les initiatives relatives à tous les modes de transport de passagers en Ontario. Voici les réalisations inscrites à son actif au cours de l'exercice :

- aide financière et technique à la rénovation du terminal-passagers de Gravenhurst, officiellement ouvert en octobre;
- approbation et mise en oeuvre du programme des terminaux - passagers, visant à l'amélioration des installations destinées aux passagers dans les petites municipalités;
- parachèvement et approbation par la municipalité intéressée, d'une étude de faisabilité sur l'aménagement d'une gare mixte ferroviaire-routière à Orillia;
- discussion et planification préliminaires de l'aménagement éventuel de terminaux-passagers à St. Mary's, Napanee, Parry Sound et Nakina;
- publication et distribution du Guide ontarien du transport interurbain, indiquant l'horaire des compagnies de chemin de fer, des compagnies d'autocars et des lignes aériennes en Ontario;
- lancement d'une étude de faisabilité pour la démonstration de l'Accessobus en Ontario;
- soutien du rôle assumé par le ministère dans la défense des intérêts de la province en ce qui concerne les ponts et les tunnels internationaux.

Les régions du MTC

Région du centre

Génie et emprises

Le personnel a terminé la conception de 31 projets, d'une valeur de quelque 110 000 000 $, pour l'amélioration et la réfection de diverses routes dans la région, et a autorisé les appels d'offres à cet effet.

Des travaux de conception ont été entrepris en vue de la rénovation de la route 401 dans la région de Toronto et du prolongement de la route collectrice à 12 voies jusqu'à Pickering, tandis que les travaux de conception d'autoroutes dans les régions de Brampton et de Burlington se poursuivent.

Les travaux de planification se sont poursuivis pour les projets de route au sud de Hamilton et dans la région de Guelph, et ont été entrepris pour le prolongement de la route 410 au nord de Brampton et de la route 404 au nord de Newmarket.

Construction

Dans la région de Burlington, le premier projet de réfection de l'ancienne route surélevée, par l'enlèvement du tablier, a été achevé. Les travaux de nivellement se sont poursuivis pendant tout l'hiver sur le tronçon allant de l'extrémité sud de la route surélevée à la route 20.

Plusieurs ponts ont été repeints, notamment celui de la route surélevée de Garden City à St. Catharines et le pont de la route 401 qui enjambe le chemin Avenue à Toronto.

Dans la région de Toronto, les travaux se sont poursuivis sur la route 7, entre les rues Keele et Bathurst; le nouveau tronçon de la route 7 a été ouvert à la circulation à la fin de l'année dernière. Les travaux d'amélioration ont été achevés pour l'échangeur des routes 404 et 401, comme pour celui de la route 404 avec l'avenue Sheppard, à Fairview Mall. Sur la route 401, l'accotement a été réparé entre Warden et Morningside.

Sur la route 403, les travaux ont commencé sur le tronçon allant du boulevard Matheson à l'avenue Eglington.

Sur la route 410, les travaux ont été terminés à la promenade Bovaird et sur le tronçon allant de Steeles au chemin de fer du CN et ont commencé pour le tronçon allant de Vodden à la promenade Bovaird; ces derniers travaux doivent être terminés en 1987, pour l'aménagement de deux voies sur le tronçon reliant la route 401 à la promenade Bovaird.

Les travaux de construction d'ouvrages d'art se sont poursuivis sur la route 404, à partir du chemin Aurora vers le nord.

Dans la région de Port Hope, il y a eu rechargement de la route 401 sur le tronçon reliant Cobourg à la route 30. Des travaux se sont poursuivis sur la route 35/115, entre Orono et le chemin Taunton, et entre ce dernier et la jonction de la 35/115.

A Peterborough, les travaux ont été terminés sur la route 115, entre la route 28 et le Queensway, et, sur la route 35, des travaux ont été entrepris pour le tronçon reliant Rosedale à Coboconk.

Entretien

Par suite de la construction de nouvelles routes et du transfert de routes existantes aux municipalités, le réseau routier entretenu au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1987 a été prolongé de 266 km de routes à deux voies, ce qui donne un total de 5 404 km de routes à deux voies.

Les travaux de réparation du revêtement à chaud ont été exécutés en été et en hiver dans les trois districts et ont nécessité 23 430 tonnes de mélange à chaud.

L'entretien d'hiver a nécessité l'utilisation de 90 245 tonnes de fondant chimique et 126 243 tonnes de sable.

Les patrouilles d'urgence sur les autoroutes de la région de Toronto ont parcouru quelque 675 000 kilomètres et apporté leur aide à 22 095 automobilistes, notamment en leur procurant 1 308 litres de carburant.

Un système de renseignement sur l'état des routes a été mis en place à titre expérimental pendant l'hiver, dans le district de Toronto. Ce système combine les bulletins météorologiques d'Environnement Canada et les renseignements sur l'état des routes provenant des dépôts d'entretien du ministère. Ces renseignements sont communiqués au personnel en vue d'une efficacité accrue des travaux d'entretien d'hiver et, par l'intermédiaire de la Direction de l'information sur la sécurité, à la presse à l'intention des voyageurs.

Programme municipal

Le personnel assure la gestion des programmes de construction des routes municipales et le contrôle financier des subventions et des programmes de routes de raccordement aux routes principales dans la région du centre.

Au cours de l'exercice écoulé, 115 municipalités et six réserves indiennes ont reçu des subventions au titre de la Loi sur l'aménagement des routes et des transports en commun.

Sections de routes et ponts	Kilomètres de routes	Dépenses autorisées	Subventions versées
1. Toronto	755.6	$ 64,007,910	$ 30,257,100
2. Régions	3,627.7	84,899,700	42,279,100
3. Comtés	1,477.7	14,436,700	10,321,900
4. Cantons et réserves indiennes	7,985.5	29,682,200	15,954,200
5. Municipalités urbaines	17,580.9	267,585,900	118,667,700
	31,427.4	$460,612,410	$ 217,480,000

Au cours de l'exercice 1986-87, le personnel a géré un programme de routes de raccordement comportant 32 projets de construction, avec une participation financière de la province de 3 162 256 $, en sus des 564 500 $ destinés aux travaux d'entretien dans les villes et villages.

Par ailleurs, une subvention de 22 900 $ a été accordée à titre de participation à la construction de trottoirs le long de la route principale et des routes de comté dans les cantons.

Conducteurs et véhicules

Le personnel a administré 300 547 examens théoriques et 217 904 examens pratiques, en même temps qu'il a délivré 188 087 permis de conduire temporaires. Les conseillers au perfectionnement des conducteurs ont tenu 12 739 entrevues en matière de points de démérite, 169 audiences médicales, 282 entrevues de récidivistes, 14 entrevues en matière d'autobus scolaires et 110 entrevues de dispense médicale.

Délivrance des permis

Les bureaux de l'immatriculation et des permis de conduire de Toronto, Oshawa et Hamilton ont instruit 436 752 demandes.

Inspection de véhicules

Le personnel a inspecté 16 794 véhicules commerciaux aux postes d'inspection et chez les transporteurs dans la région du Centre, ainsi que 19 806 voitures et camions légers dans les postes d'inspection permanents ou mobiles, 1 823 autobus scolaires et 1 045 véhicules de transport en commun. Les plaintes formulées par le public au sujet de la vérification de sécurité des véhicules à moteur ont amené le personnel à procéder à 2 306 enquêtes sur les stations habilitées à effectuer les inspections de sécurité.

Camionnage

Le personnel chargé de la police a immobilisé 464 777 véhicules commerciaux aux fins d'inspection en application au Code de la route, de la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, de la Loi sur le transport par véhicules à moteur, de la Loi sur les véhicules de transport en commun, de la Loi de la taxe sur les carburants et de la Loi sur le transport de matières dangereuses, ce qui s'est soldé par 13,507 condamnations.

Région du Sud Ouest

Construction

Les travaux ont continué sur le dernier tronçon de 5 km de la route 403 entre Brantford et Woodstock, mais les pluies abondantes de l'automne ont empêché l'achèvement du contrat de nivellement et de construction et la réalisation du contrat subséquent d'asphaltage et de construction. De ce fait, l'ouverture de ce tronçon a été reportée au milieu de 1988.

Un contrat important de reconstruction et d'élargissement de la route 18, sur 5 km au nord d'Amherstburg, a été achevé. En préparation de l'achèvement des interchangeurs de la E. C. Row Expressway et de Huron Church et du boulevard Dominion, un contrat de remblayage a été octroyé et exécuté.

Un contrat important d'élargissement et de reconstruction a été achevé sur les routes 6 et 21, à l'ouest d'Owen Sound.

Les travaux de construction ont continué sur 3,1 km de la route 8 en partant de la route 401, vers le nord, la phase II du projet ayant été achevée et le contrat couvrant la phase III et la phase finale ayant été accordé. Ce tronçon sera utilisable à partir de l'automne 1987.

Des contrats de revêtement ont été octroyés pour la route 24 (13 km), la route 59 (23 km), la route 19 (10 km), la route 7 (10 km), la route 89 (8 km), la route 70 (8 km), la route 91 (14 km), la route 26 (5 km), la route 4 (3 km), la route 12 (6 km), la route 27 (3 km), et la route 400 (15 km).

Un projet conjoint de rénovation a été entrepris sur un tronçon de 22 km de la voie ouest de la route 401, à partir de Tilbury. Dans ce contexte, 3 312 joints ou bosses ont été éliminés et remplis d'asphalte, après quoi on a procédé au revêtement et à l'aplanissement à froid.

Un important projet de reconstruction a été achevé sur un tronçon de 17 km de la route 21, près de Petrolia, comprenant un nouvel ouvrage d'art sur le ruisseau Bear.

Un contrat a été accordé pour élargir à quatre voies la route 10, entre Shelbourne et Primrose.

Des contrats ont été octroyés pour réaliser des travaux sur 22 ouvrages d'art répartis dans la région.

Entretien

En plus des travaux habituels d'entretien, le personnel a modernisé ou remplacé sept ensembles de feux de circulation et chaque district a commencé l'application du nouveau programme de feux de circulation.

Des portes isolées ont été installées dans 19 garages de patrouille, et deux nouveaux toits isolés. Sept nouveaux dômes d'entreposage de sable ont été construits, et chaque district a commencé à rénover ses réservoirs souterrains.

L'hiver a été relativement clément, et peu de routes ont dû être fermées. Le principal problème a été celui de la perte de visibilité causée par la poudrerie. Les activités privatisées de déneigement et de sablage ont encore une fois donné de bons résultats. Les essais de chasse-neige à un seul opérateur ont été poursuivis.

Programme municipal

Des subventions de 155 569 100 dollars ont été versées aux comtés, régions, grandes villes, villes, villages, cantons et réserves indiennes de la région. Environ 5 598 500 dollars ont été consacrés à des projets de construction de voies de raccordement, et 235 600 dollars à deux projets de routes d'aménagement.

Conducteurs et véhicules

Au cours de l'exercice 1986-1987, les services d'application des lois dans la région du Sud-Ouest ont été réorganisés, des projets de privatisation ont été engagés au sujet des bureaux d'immatriculation de Chatam et de Stratford, et un projet de révision en profondeur des services d'examen des conducteurs et de délivrance des permis a été réalisé.

Outre l'achèvement de ce projet de révision en profondeur, les préposés à l'examen des conducteurs ont également fait passer 83 821 examens pratiques et 125 311 examens théoriques. Les conseillers en perfectionnement des conducteurs de la région ont réalisé 7 832 entrevues de conducteurs ayant obtenu des points de démérite. Les mesures recommandées sont en cours d'application.

Le bureau d'immatriculation de Stratford a été privatisé, et le projet de privatisation du bureau de Chatam est en cours. Le bureau restant de London a été réorganisé pour fournir au public un service complet "à guichet unique", ce qui a permis d'améliorer nettement les services fournis à la clientèle. Quatre-vingt-douze agents travaillent pour le ministère dans la région.

La réorganisation des services d'application des lois a été achevée dans les dix détachements, et des superviseurs locaux sont en poste. A partir des critères et normes de la Canadian Vehicle Safety Alliance, le personnel a inspecté 10 100 véhicules utilitaires. De plus, il a inspecté 2 731 autobus, dont 1 429 autobus commerciaux et 1 302 autobus scolaires. Le poste d'inspection mobile, en service du printemps à l'automne, a vérifié 4 864 voitures et camions légers.

Le personnel a également mis à l'essai un projet de postes d'inspection mobiles durant l'hiver et il a l'intention d'accorder plus d'importance à l'inspection hors-saison des voitures et camions légers. Il a aussi étudié 835 plaintes touchant les postes d'inspection des véhicules automobiles.

Le personnel d'inspection des transports routiers a effectué 415 688 vérifications de véhicules commerciaux et 105 886 contrôles de documents, ce qui s'est traduit par 11 533 condamnations pour des infractions diverses. Il a étudié des rapports d'inspection portant sur 442 véhicules utilitaires et 42 véhicules publics. Enfin, il a délivré 9 101 permis pour véhicules surdimensionnés.

Région de l'est

Entretien

Les principales activités du Programme d'entretien d'hiver ont porté sur le déneigement de 1 165 688 km de routes, et l'épandage de 76 476 tonnes de fondant chimique et de 47 964 tonnes de sable.

Au cours de l'été, les travaux de peinture ont porté sur 4 250 km de lignes médianes et 4 064 km de lignes latérales. Le personnel a planté 898 arbres et 22 468 arbustes, et a ensemencé 86 hectares de pelouses. Il a éliminé environ 1 275 arbres morts et dangereux et a pulvérisé 4 048 hectares de mauvaises herbes. Les travaux de signalisation routière ont comporté six nouvelles installations, neuf modifications, et la mise en place de six feux clignotants. Le personnel a aussi installé 219 nouveaux lampadaires, et en a modifié 279. Deux services de traversiers ont été exploités, celui de Wolfe Island, qui a effectué 6 364 traversées et transporté 347 002 véhicules, et celui de Glenora, qui a effectué 20 459 traversées et transporté 260 210 véhicules.

Des permis ont été accordés pour 765 projets de construction, 394 voies d'accès, 302 empiétements, 560 panneaux publicitaires, et 1 573 panneaux routiers.

Programme municipal

Des subventions de 109 943 441 dollars ont été versées à neuf comtés, une municipalité régionale, 135 cantons, 67 municipalités urbaines, trois réserves indiennes et plusieurs municipalités non constituées. En outre, 4 015 714 $ ont été consacrés à la construction de 20 routes de raccordement, et 1 591 615 dollars à la construction de six routes d'aménagement.

D'autres subventions provinciales ont été accordées :

4 services municipaux de traversiers - $1 050 100

126 services municipaux de signalisation - $1 273 091

2 aéroports municipaux - $213 461

5 projets spéciaux de construction de trottoirs - $ 78 500

2 projets d'entretien de routes de raccordement - $343 408

Construction

D'importants travaux d'élargissement et de réfection du Queensway, à Ottawa, se sont poursuivis au cours de l'exercice, notamment en ce qui concerne les tronçons de la rue Bronson à la rue Main, et du chemin Belfast à l'est du boulevard Saint-Laurent, comprenant la construction d'un nouvel ouvrage d'art à Saint-Laurent et d'un passage souterrain pour Ottawa-Transpo, ainsi que l'élargissement du pont Hurdman.

Deux nouveaux ouvrages d'art ont été construits sur la rivière Muskrat, sur la route 41, ainsi qu'une route de comté à Pembroke; d'autre part, des travaux complémentaires ont été réalisés pour faciliter l'accès à la route 41 de Pembroke. Ce contrat portait également sur la réfection de la route 148.

Des travaux de réfection ont été réalisés sur les routes 2 et 43, dans la région de Perth, sur la voie est de la route 401 entre Belleville et Trenton, et sur la route 417, à l'ouest de la route 34. Des travaux de reconstruction importants ont été entrepris sur la route 648 à Wilberforce et sur la route 62 à Bonnechere.

Un nouvel ouvrage d'art a été construit au-dessus du ruisseau Moore, sur la route 523. L'ouvrage d'art sur la voie est de la route 401, à la rue Pitt à Cornwall, a été rénové.

Conducteurs et véhicules

Les bureaux d'examen des conducteurs ont fait passer 93 067 examens théoriques à des candidats pour l'obtention d'un permis de conduire et ont délivré 39 329 permis temporaires. Les conseillers en perfectionnement des conducteurs ont organisé 2 976 entrevues pour points de démérite.

Les bureaux d'immatriculation de Kingston et d'Ottawa ont immatriculé 207 242 véhicules.

Les responsables régionaux de l'inspection des véhicules ont effectué 3 419 inspections de véhicules utilitaires dans des postes d'inspection de camions et le long des routes, pour vérifier le respect des normes de la Canadian Vehicle Safety Alliance, ainsi que 2 351 inspections de véhicules de passagers et de petits camions dans des postes mobiles d'inspection. Ils ont enfin procédé à l'inspection de 1 305 autobus scolaires et de 239 autobus commerciaux, et ils ont effectué 1 466 vérifications de postes d'inspection.

Le personnel d'application des lois relatives aux organismes de transport a effectué l'inspection de 171 198 véhicules commerciaux et produit 9 681 rapports d'inspection.

Génie et emprises

Le bureau a préparé les appels d'offres relatifs à 19 projets de construction et a traité 33 autres projets divers.

Une étude de planification sur l'élargissement de la route 417 et sur la construction de la voie rapide d'OC Transpo a été achevée. De même, on a achevé une étude de planification d'un échangeur à l'intersection de la route 17 et de la rue Champlain, et de l'élargissement à quatre voies du tronçon de la route 17 allant de la rue Champlain à l'est de la route de Navan.

Une étude de planification dont les coûts sont partagés par la municipalité régionale d'Ottawa-Carleton était en cours de réalisation au sujet de la construction d'un échangeur sur la route 17 et sur le prolongement de la route du 10ème rang à l'est du chemin Champlain. Une autre étude de planification était en cours au sujet de l'amélioration des croisements et de la construction de voies de dépassement et de voies réservées aux camions sur le tronçon de la route 17 allant de la route 44 vers l'ouest, jusqu'à Petawawa.

Une étude de planification a été achevée sur la construction d'un nouvel échangeur sur la route 401, au prolongement du boulevard Sir John A. McDonald, à Kingston. Des travaux de conception se sont poursuivis pour la rénovation de la route 33, de Collins Bay à Bath. Des travaux de conception ont été achevés pour l'amélioration des croisements et l'élargissement de la route 33, à l'intersection des rues Gardiners et Days, dans le canton Kingston.

Région du Nord

Construction

Les travaux ont été terminés sur la route 11, avec l'aménagement de quatre voies sur la route d'évitement de Callander, et sur la nouvelle route 11 (route d'évitement Nord-Ouest), l'asphaltage des deux routes d'évitement devant commencer au printemps de 1987.

Des travaux de construction ont commencé sur la route 654 à partir de la route 11 vers le sud, sur la route 518 à partir de la route 11 vers l'ouest, sur la route 575 à partir du Kilomètre 8,3 au nord de la route 11 et vers le nord, sur la route 101 de Schumacher à South Porcupine, de même que les travaux de réfection de l'ouvrage d'art Wahnapatie sur la route 637.

Les travaux de nivellement ont été terminés sur la route 560 à partir de Elk Lake vers l'est, sur la route 575 à partir de Verner vers le nord, et sur la route 637 à l'ouest de la route 69.

Les travaux de nivellement et d'asphaltage ont été terminés sur la route 11B entre la route 11 et Cobalt et Haileybury, sur les voies de dépassement de la route 69 au nord de la route 526, sur la route 124 à partir de Sundridge vers l'ouest, sur la route 11 entre Cochrane et Smooth Rock Falls, sur la route 17 à partir du Kilomètre 21,5 à l'est de la route 6 vers l'est, sur la route 560 entre la route 11 et Charlton, sur la route 17 à l'est de Chalk River.

Des travaux de réfection de ponts ont été terminés sur la route 6 (pont tournant de Little Current), la route 11 (White Clay River) et la route 65 (pont de Makobe River à Elk Lake). De nouveaux ouvrages d'art ont été construits sur la route 118 (pont de Magnetawan River à Sand Lake), la route 69 (passage supérieur du CN à Cranberry Lake) et la route 112 (pont de la rivière Blanche à Tarzwell).

Le pont de Muskoka River, à Dorset, sur la route 35, a été repeint.

Conducteurs et véhicules

Un personnel de 23 examinateurs et employés de bureau a administré 21 188 examens pratiques et 51 083 examens théoriques dans neuf centres d'examen et à 21 postes routiers.

Les neuf inspecteurs du bureau ont inspecté 4 235 véhicules commerciaux, 1 188 autobus scolaires et 83 autobus appartenant à des communautés religieuses, autobus municipaux, véhicules servant au transport de personnes handicapées et autocars. Ils ont également effectué 486 enquêtes sur les stations d'inspection des véhicules et inspecté 1 610 camions légers et voitures à l'aide de postes mobiles.

Ils ont retiré de la circulation 386 véhicules qui ne répondaient pas aux normes de sécurité. Les vérifications, les enquêtes et l'inspection des véhicules commerciaux, des voitures et des camions légers se sont soldées par 247 poursuites intentées en application du Code de la route.

Les 19 inspecteurs du transport routier ont effectué 101 229 inspections à cinq postes permanents d'inspection de camions, quatre postes de vérification et six postes d'autos-patrouille. En tout, 5 134 procès-verbaux de contravention ont été établis, dont 3 282 ont donné lieu à des poursuites en justice.

Les trois employés du bureau de l'immatriculation et des permis de conduire à North Bay ont instruit 47 957 demandes.

Deux contrôleurs des bureaux de l'immatriculation et des permis de conduire ont procédé à 67 vérifications. Trois agents ont reçu une formation en matière d'immatriculation des véhicules et de délivrance des permis de conduire. Les contrôleurs ont par ailleurs procédé à 16 enquêtes, à la suite de plaintes émanant du public et des agents.

Programme municipal

Au titre de divers programmes d'aide aux travaux routiers, 47 860 000 $ ont été accordés à 150 municipalités, dont une municipalité de comté, une municipalité régionale, une municipalité de district, trois grandes villes, 35 villes, sept villages, 81 cantons, quatre districts reclassés et 17 réserves indiennes.

En outre, 3 280 000 $ ont été consacrés à 13 routes de raccordement, et 1 771 000 $ à huit routes d'aménagement. Dans les régions non constituées, 5 093 700 $ ont été consacrés à l'entretien et à la construction de routes locales, qui relèvent de 113 conseils routiers, de neuf conseils de corvées légales et de divers projets spéciaux.

Entretien

Des travaux d'entretien d'été ont été effectués sur 5 570 km de routes principales, secondaires et tertiaires. Deux traversiers ont été mis en service à Moosonee et à Gardiner. Outre les travaux habituels d'entretien, divers travaux ont été achevés : cailloutage, imprégnation, traitement de la surface, paillage, obturation des fissures et réparation des chaussées asphaltées.

Des travaux d'entretien d'hiver ont été effectués sur la plupart de ces routes. Grâce à l'utilisation du matériel d'entreprises privées, les opérations de déneigement ont été assurées par 39 chasse-neige. Deux nouveaux dômes ont été construits, et quatre emplacements aménagés pour d'autres à construire ultérieurement.

Dans le cadre du programme d'économie d'énergie, deux installations chauffées au mazout ont été converties au gaz, des portes à isolation maximale ont été installées et l'isolation des plafonds a été renforcée. Dans certains garages, ces mesures se sont traduites par une économie d'énergie de l'ordre de 35 pour 100.

Génie et emprises

Les responsables de la planification et de la conception du bureau ont mené à bien 26 projets portant sur une valeur totale de 40 138 000 $. Ce travail a été réalisé à raison de 64 pour 100 par le personnel du bureau et de 36 pour 100 par des consultants de l'extérieur.

Région du Nord-Ouest

Bureau du transport dans le Grand Nord
Construction d'aéroports

Angling Lake : équipement achevé. Achat de matériel accessoire. Commande de matériel principal.

Kingfisher Lake : Construction achevée à 50 %.

Muskrat Dam : Construction achevée à 75%.

Ogoki : Construction achevée à 50%.

Peawanuck : Construction achevée à 45%.

VALEUR TOTALE DES TRAVAUX : 3 067 000 $

Divers travaux ont été effectués pour améliorer 14 aéroports, dont : charriages de gravier en hiver, plans maîtres, puits, restauration du matériel, revêtement des pistes, amélioration du drainage, installation d'éclairage des pistes, installation d'ARCALS, installation d'APAPIS, contrat pour gravier concassé, création de sources de gravier, amélioration des routes - essais de stabilisation des surfaces, salles d'attente supplémentaires, construction de ponts Bailey, installation de réservoirs de carburant, installation de systèmes permettant d'économiser l'énergie

Valeur totale des travaux: 766 000 $

Valeur totale de constructions 3 833 000 $

Entretien habituel d'été et d'hiver de 20 aéroports. Valeur totale des travaux: 3 338 000 $

Des routes de réserves ont été construites dans trois localités éloignées.

Valeur des travaux : 63 000 $

Valeur totale des travaux effectués par le bureau du transport dans le Grand Nord : 7 284 000 $

Construction

Les travaux se sont poursuivis au cours de l'exercice écoulé pour prolonger de 35 km vers le nord la route 631 à partir du Kilomètre 70 au nord de la route 17. Dans le même temps, un contrat a été signé pour la reconstruction d'un tronçon de 28,9 km de la route 17 vers l'est, dont l'aménagement de deux voies de dépassement, à partir du Kilomètre 8,7 à l'est de la route 519. La reconstruction de la route 527 a commencé sur un tronçon de 10,1 km allant vers le nord, à partir du Kilomètre 47,8 au nord de la route 11/17. Un important contrat de reconstruction a présidé au prolongement de la route 587 de 14,5 km à partir de la route 11/17. Un important contrat d'asphaltage a été mené à bonne fin pour la route 17, à partir du Kilomètre 2,9 à l'ouest de Savanne et allant vers l'ouest jusqu'à Upsala; un autre est en voie d'achèvement pour la route 11 entre Flanders et la route 11B. D'importants travaux de nivellement se poursuivent sur le chemin de Bending Lake.

Dans la région de Kenora, la construction de la route d'évitement de Kenora s'est poursuivie avec la signature d'un contrat portant sur le tronçon reliant la route 658 à la route 659 vers l'est et nécessitant d'importants travaux d'excavation. Les grands travaux de réfection se poursuivent pour le pont de Keewatin Channel ainsi que pour la chaussée du Lac Rainy. Un important contrat a également été signé en vue de la réfection de la surface comme du soubassement de la chaussée du lac Rainy.

Génie et emprises

Au cours de l'exercice 1986-87, le bureau du génie et des emprises de la région Nord-Ouest a signé des contrats de construction d'une valeur d'environ 33 millions de dollars, portant sur 20,3 km de nouvelle construction, 54,4 km de reconstruction et 169,2 km de rechargement, soit 243,9 km au total. Ce programme comportait aussi la construction de deux nouveaux ouvrages d'art et la rénovation de 12 autres. Divers autres projets ont aussi été parachevés au coût d'environ 1,2 million de dollars, dont 12 relatifs à l'aménagement des parcs de voitures de patrouille, des postes d'inspection de véhicules et à la peinture de ponts.

Le bureau a également fait l'acquisition des terrains et entrepris les travaux d'ingénierie, de géotechnique et d'arpentage nécessaires au programme d'immobilisations. Le bureau fournit une aide technique durant les travaux de construction faisant l'objet de contrats du ministère et des municipalités de cette région. Il a également effectué des travaux de contrôle de l'environnement et des couloirs d'accès et collaboré au système de gestion des routes du ministère.

Bureau des chemins d'accès

Les entreprises usagères ont assumé une partie des coûts d'entretien d'été et d'hiver de 260 km de routes industrielles et de 69 km de routes tertiaires. En outre, le bureau a assuré des travaux d'entretien remboursables sur 413 km de chemins d'accès et 16 projets de construction de chemins d'accès.

Conducteurs et véhicules

Les inspecteurs ont effectué l'inspection mécanique de 2 993 véhicules commerciaux, de 1 633 véhicules sur la route et de 706 autobus scolaires.

La section des véhicules de transport a procédé à l'inspection de 77 537 véhicules commerciaux, ce qui a donné lieu à 4 346 poursuites devant les tribunaux de la région.

Les examinateurs du permis de conduire ont administré 19 862 examens théoriques et 12 400 examens pratiques. Le conseiller en perfectionnement des conducteurs a tenu 1 018 entrevues pour points de démérite et 13 audiences médicales.

Les préposés à l'immatriculation et aux permis de conduire ont instruit 54 801 demandes, et 28 agents ont assuré l'instruction des demandes de permis de conduire et d'immatriculation dans la région.

Entretien

Des travaux d'entretien d'été et d'hiver ont été effectués sur plus de 5 800 km de routes principales, secondaires et tertiaires. L'hiver dernier qui, par exception, a été relativement doux, s'est soldé par une réduction substantielle des dépenses d'entretien d'hiver. Les travaux d'entretien sont de plus en plus confiés à des entreprises privées. Au cours de l'exercice, 30 pour 100 des travaux d'entretien ont porté sur la rénovation, l'imprégnation et le revêtement de surface ainsi que l'entretien des routes empierrées. Les dépôts de véhicules de patrouille ont été enrichis de deux dômes d'entreposage de sable et de deux remises de fondant chimique.

Programme municipal

Des subventions totalisant 18 193 200 $ ont été versées à 70 municipalités et à 11 réserves indiennes. Le personnel a géré huit projets de routes de raccordement au coût total de 4 185 000 $. Quelque 3 735 000$ ont été accordés à 116 conseils de voirie, à huit conseils de corvées légales, à 34 réserves indiennes (dont 11 dans le Grand Nord) et à divers groupes non officiels qui s'occupent des voies publiques ne relevant pas du ministère.

Génie et construction

Division du génie routier

Bureau du matériel du génie

Section de conception des fondations

Au cours de l'exercice, la section a inspecté 45 ouvrages d'art et fondations sur roc. Des rapports ont été préparés dans chaque cas sur la conception et la construction des fondations. Ces projets ont été confiés dans cinq cas à des conseillers géotechniques travaillant sous la direction de la section, les 40 autres ayant été réalisés par le personnel de la section.

En outre, la section a préparé des rapports sur les fondations de 28 projets, qui ont été intégrés aux documents d'appels d'offres. Elle a aussi réalisé la conception préliminaire et finale des fondations de 31 ouvrages d'art. Elle a fourni une aide technique au bureau principal et à toutes les régions du ministère, ainsi qu'aux municipalités et aux organismes extérieurs, sur tous les aspects de la conception et de la construction des fondations.

Elle a procédé à 35 inspections sur le terrain et a recommandé des mesures correctives immédiates pour résoudre divers problèmes de construction, notamment des problèmes de remblai et d'autres travaux de fondation, des problèmes d'évacuation des eaux des ponceaux et tunnels, et des problèmes de systèmes d'ancrage.

Elle a procédé à l'analyse de 12 projets pour déterminer le tassement, le mouvement latéral et les tensions internes des remblais, et elle a recommandé dans certains cas le renforcement du sol.

Section des produits bitumineux

Les activités du programme dans la région du Centre et dans le reste de la province ont porté notamment sur des essais de matériaux destinés à évaluer la conception des mélanges bitumineux, sur l'évaluation des produits et sur la prestation de conseils techniques relativement à des questions de construction et d'entretien. La section a continué le contrôle à long terme de la qualité des mélanges à chaud recyclés, ainsi que l'élaboration de méthodes d'essai portant sur la conception de revêtements d'asphalte indéformables.

Un rouleau vibratoire à revêtement de caoutchouc a été évalué dans le but d'obtenir une meilleure texture de surface et de réduire la perméabilité des revêtements en asphalte.

La section a continué ses travaux d'élaboration de critères de rendement des matériaux en asphalte, et à introduit un système d'ajustement des prix selon la qualité des matériaux d'imperméabilisation des tabliers de ponts. Elle a organisé et dispensé les deux premiers cours de certification de techniciens en asphalte à l'intention du secteur privé.

De nouvelles spécifications ont été retenues pour obtenir de meilleurs agrégats destinés aux revêtements à usage intensif, afin de permettre l'utilisation du lignosulphonate, sous-produit de l'industrie des pâtes et papiers, pour éliminer la poussière des routes.

Section des produits chimiques

La section a poursuivi son travail de révision et de mise à jour de la liste des fournisseurs désignés de matériaux; elle a fourni à tous les bureaux régionaux des services de consultation, d'essai et d'inspection; elle a révisé les politiques et procédures touchant les plans et devis pour le revêtement de l'acier de construction et elle a évalué la durabilité des matériaux de marquage des chaussées.

Elle a terminé l'évaluation d'un revêtement de vinyle avec apprêt de colle au zinc pour l'acier de construction, et en a recommandé l'inclusion dans la liste des fournisseurs désignés de matériaux.

Section du béton

Le personnel de la section a continué de recevoir beaucoup de demandes d'aide des services régionaux de construction. Il a accordé une attention particulière à l'introduction d'une nouvelle technologie de réfection des ponts dans le Nord de l'Ontario. Il a entrepris la révision des passages du manuel de la construction consacrés au béton et il a préparé un nouveau document audio-visuel de formation sur la protection cathodique.

L'utilisation de nouvelles normes sur la résistance du béton a été élargie. Des discussions ont été entreprises avec l'industrie pour introduire l'an prochain des normes sur la résistance et l'épaisseur des revêtements en béton. Les efforts entrepris pour faire effectuer des essais sur le béton plastique par l'industrie se sont poursuivis. Le personnel a aidé l'industrie à mettre sur pied un nouveau programme d'accréditation de techniciens en béton et continue d'organiser des programmes de corrélation des essais en laboratoire pour toute l'industrie. Des mesures positives ont été prises pour aider les laboratoires qui obtiennent des résultats insatisfaisants dans le cadre de ces programmes.

Des efforts ont été entrepris pour rehausser la qualité des produits en béton achetés par le ministère, au moyen de normes et d'inspections plus rigoureuses. La section a continué l'automatisation et la modernisation de son équipement de laboratoire, pour obtenir des essais plus rapides et plus exacts.

La section a continué de s'intéresser de près aux études sur la durabilité des nouveaux types de béton. Elle a continué ses études sur l'utilisation de produits de scellement destinés à réduire l'écaillement par le sel. Un nouveau produit de déverglaçage, l'acétate de calcium magnésium, a été utilisé sur plusieurs types de béton et a permis d'enregistrer des résultats moins néfastes que le chlorure de sodium.

Section des sol et agrégats

L'informatisation des dossiers du ministère sur les carrières de la province est arrivée à l'étape de production. Des listes de fournisseurs d'agrégats pour la construction de routes ont été préparées par ordinateur, au moyen de ces données informatisées.

La section a continué ses travaux d'élaboration de normes finales sur les sols et les matériaux granuleux. Les programmes entrepris à ce sujet comprenaient des procédures d'acceptation des matériaux granuleux utilisés pour la construction de ponceaux et tunnels et pour des travaux de remblayage.

Des études sur le terrain sur des revêtements à friction dense construits avec des agrégats de scories d'acier ont révélé que les problèmes enregistrés à ce sujet pourraient être attribués à la forte teneur en chaux libre de ces scories. Suite aux discussions entreprises à ce sujet avec l'industrie, des procédures plus rigoureuses de contrôle de la qualité ont été mises en oeuvre.

Bureau de l'environnement

Le bureau est chargé d'élaborer et de mettre en oeuvre des politiques et méthodes garantissant que les programmes du ministère respectent les besoins de l'environnement de manière efficiente, efficace et continue.

L'une des principales initiatives du bureau a été la coordination des efforts du ministère destinés à assurer le respect des critères relatifs à la gestion des déchets, définis dans la Loi sur la protection de l'environnement et les règlements différents. Cela a exigé des contacts constants et étroits avec le ministère de l'Environnement. Le personnel a élaboré des politiques et procédures et a organisé des colloques sur toutes les questions reliées à l'acquisition, au traitement, à l'entreposage et à l'élimination des déchets.

Une étude conjointe a été entreprise avec le ministère des Affaires civiques et culturelles afin de déterminer les exigences légales et de négocier une politique mutuellement acceptable relativement aux ressources archéologiques.

Grâce à la coopération du ministère de l'Environnement, le ministère a pu préciser les effets sur ses activités de la Loi sur les ressources en eau de l'Ontario. Des dispositions spéciales ont été obtenues pour toutes les commissions de gestion des routes de la province en ce qui concerne les matériaux de déverglaçage.

Le personnel du bureau a continué de fournir des conseils techniques relatifs à l'environnement, par l'intermédiaire de cours et de colloques, ainsi que par ses contacts directs avec le personnel du ministère dans le cadre de projets de conception, de construction, d'entretien, d'approvisionnement et de services.

De nouveaux chapitres du Livre de référence sur l'environnement ont été rédigés, portant sur l'histoire, l'archéologie, les eaux de surface et la faune. On a également commencé la rédaction des chapitres sur le processus et les techniques d'évaluation de l'environnement, le but étant de fournir des lignes directrices techniques aux préposés régionaux à l'environnement.

Bureau des levés et des plans

"Le personnel de la cartographie a achevé deux projets importants de cartographie, à savoir une carte des districts et régions d'entretien, et un guide du transport interurbain en Ontario pour 1986-1987."

Le bureau a poursuivi l'élaboration des politiques, méthodes et programmes de formation touchant les applications techniques des systèmes automatiques de réalisation de levés. Il a fait l'acquisition de neuf "postes à contrôle total". Deux servent dans la région de l'Est, deux dans la région du Centre, deux dans la région du Sud-Ouest et un dans la région du Nord-Ouest. Un autre servira dans la région du Nord.

Le neuvième a été utilisé par le bureau principal, pour des travaux de conception et de contrôle. Les programmes de formation se sont poursuivis concernant le travail sur le terrain et le traitement des données numériques nécessaires à la conception des routes.

Le bureau a établi et évalué 767 bornes cadastrales de contrôle horizontal pour le système de coordonnées de l'Ontario et établi 25 repères de données géodésiques pour le système de contrôle vertical.

Au 31 décembre 1986, 77 plans avaient été assujettis à la procédure de révision après enregistrement, ce qui représente 13 pour 100 du nombre total de plans produits par les régions.

Le groupe des services juridiques a désigné 497 km de routes comme route à accès limité, dont le total est maintenant de 10 125 km.

La section de photogrammétrie et de télédétection est chargée de l'élaboration des plans photogrammétriques, des coupes transversales, des modélisations, des mosaïques et des projets de télédétection. Elle assure également la gestion des contrats de photographie aérienne. Elle a délivré 163 plans, répartis de la manière suivante :

Petite et moyenne échelle - (1:10 000 et 1:2 000) : 59, Grande échelle - (1:1 000 et 1:500) : 104

En outre, trois projets de coupes transversales ont été achevés ainsi que 4 026 km de photographies aériennes à différentes échelles

Le personnel des services de télédétection a produit 631 m2 de mosaïques et de produits connexes, et a traité 575 demandes de services adressées aux bibliothèques d'images. Il a également préparé huit rapports sur des projets de télédétection et de photogrammétrie.

Il a également répondu à 60 demandes gouvernementales de services cartographiques, concernant une brochure, 261 nouvelles cartes de base, et 92 copies de films de base. Il a enfin traité six contrats de vente de films de base au secteur privé.

Bureau de conception des routes

Le Bureau de conception des routes est responsable des six domaines importants suivants : conception, applications, normes, automatisation, drainage et hydrologie, évaluation de la conception des routes et revêtements.

Le personnel du bureau fournit une aide technique au personnel régional chargé de la planification et de la conception, au sujet des politiques de conception des nouvelles routes, de l'utilisation de glissières de sécurité non standard, et de la conception et de la construction d'écrans antibruit. Les projets-pilotes destinés à l'élaboration d'un système d'appels d'offres, d'analyse et de paiements ont été achevés, avec les améliorations demandées par les régions, et le système est entré en production. Le système automatisé des fournisseurs désignés a été élaboré, testé et remis au bureau des achats.

Le personnel responsable des applications a révisé le manuel des normes de conception géométrique ainsi que le manuel d'évaluation et de documentation des contrats.

Le personnel des normes de conception des routes a continué ses activités de gestion et d'entretien du système de normes de l'Ontario, et a coordonné le travail de neuf comités spécialisés qui ont produit deux séries de plans révisés et une brochure d'information sur la structure organisationnelle. Les travaux se sont poursuivis sur les conditions générales des contrats et sur le troisième volume (Structures) du manuel des plans normalisés, ainsi que sur la production des dispositions spéciales normalisées du ministère.

Le personnel responsable de l'automatisation de la conception a continué de fournir ses services aux usagers des systèmes de génie du ministère, notamment aux experts-conseils et aux municipalités. Les rapports définitifs sur les projets-pilotes de CAO relatifs à la production des plans de levés et des plans de contrats ont abouti à un autre mémoire adressé au Conseil de gestion pour étendre les projets-pilotes à d'autres applications en génie, notamment aux normes des structures et des routes.

"Les rapports définitifs sur les projets-pilotes de CAO relatifs à la production des plans de levés et des plans de contrats ont abouti à un autre mémoire adressé au Conseil de gestion pour étendre les projets-pilotes à d'autres applications en génie, notamment aux normes des structures et des routes."

Le personnel a achevé deux projets importants d'entretien, soit le manuel des exemples typiques de modélisation des sols pour compléter le manuel des usagers destiné aux concepteurs, et la réalisation d'essais d'acceptation du nouveau module d'amélioration de la reconstruction 86 dans le logiciel de conception des routes SYS 050.

Le service de drainage et d'hydrologie a continué l'élaboration de nouvelles politiques et procédures et a notamment achevé le huitième des dix chapitres du manuel de drainage du ministère. Deux nouveaux programmes informatisés importants de l'administration fédérale des routes des États-Unis pour la conception hydraulique des ponts et ponceaux ont été testés et évalués en vue de leur adoption éventuelle par le ministère.

Le personnel d'évaluation de la conception des routes et des revêtements a traité près de 100 critères conceptuels pour les projets de routes. Un processus de documentation et de révision des contrats destiné à améliorer la qualité de ces derniers a été mis en place et sera appliqué dans les régions l'an prochain. L'étude de rugosité des revêtements de 10 500 km de routes (la moitié du réseau provincial) a été achevée par un expert utilisant un mécanisme portatif universel de mesure de la rugosité, dans le cadre du système de gestion des revêtements du ministère. L'autre moitié avait été étudiée en 1985.

La mise en oeuvre du système amélioré de gestion des revêtements a commencé avec un projet-pilote couvrant cinq districts. Un projet spécial de scellement des dalles de béton par le dessous a été entrepris et mené à bien, dans le cadre du programme de réfection des revêtements en béton. Cette technique sera utilisée pour la réfection du revêtement de la voie d'évitement de la route 401 à Toronto.

La section a autorisé la publication de six études sur la conception, la réfection et la gestion des revêtements, qui ont été présentées lors de conférences internationales de la TRB, la RTAC, l'APWA et l'ACI. Le ministère a acheté un analyseur routier automatique, qui est un système avancé permettant de recueillir à très grande vitesse des données sur les routes, pour préparer des inventaires et pour réaliser des travaux de conception et des levés de projets spécifiques.

Bureau des structures

Le nombre de projets de conception de nouveaux ponts et de projets de réfection a légèrement augmenté par rapport à l'an dernier, les projets de réfection ayant proportionnellement plus augmenté. Sur les 32 projets réalisés, 25 pour cent l'ont été par des experts-conseils.

Le projet de réfection le plus important a été celui de l'ancienne voie surélevée de Burlington et le deuxième contrat de renforcement de la portée centrale. Un contrat de peinture et de construction du nouveau tablier en béton et de nouveaux murs a été octroyé, les travaux devant commencer en 1987. Le pont Henley, sur le QEW, a fait l'objet d'une étude destinée à sa réfection et à son élargissement.

Les travaux entrepris au sujet des ponts municipaux ont porté sur la vérification finale de la conception de 146 ponts et de 116 ponceaux, sur 205 révisions des règlements sur les charges limites, et sur 86 inspections sur le terrain.

La section de gestion des ponts a enregistré une augmentation sensible de ses activités et elle a achevé 90 rapports sur l'état des tabliers, 73 contrats de rénovation et 43 contrats de réfection. Le système d'évaluation des tabliers de ponts par radar et thermographie a été complété et utilisé sur un certain nombre de projets.

L'élaboration du programme informatisé de la première phase du système d'analyse des ponts modulaires de l'Ontario a été quasiment achevée, et le système a été utilisé par le bureau des structures pour des travaux de conception et d'évaluation.

Bureau des réclamations sur les devis et le génie

Le personnel du bureau, qui comprend 32 employés, est réparti en deux sections.

a) **Section des devis**

Les employés ont préparé les devis officiels du ministère relatif à 452 contrats ayant une valeur totale de 299 017 082,64 dollars. Des recommandations d'octroi de 428 contrats et de rejet de 24 autres ont été adressées aux cadres supérieurs.

La section a renforcé ses contacts régionaux en fournissant des comparaisons et des analyses des coûts de construction afin d'assurer la négociation la plus avantageuse possible des projets de conception des contrats relatifs aux autoroutes. Elle a également fourni son aide technique aux comités et groupes d'étude internes, et elle a collaboré avec des experts-conseils et des organismes du gouvernement, aux niveaux provincial et fédéral, sur des problèmes relatifs au coût des projets de construction.

b) **Section des réclamations de génie**

La section a reçu et analysé toutes les réclamations importantes relatives aux projets de génie adressées par des entrepreneurs, au sujet de contrats d'immobilisations et d'entretien, et elle a préparé des recommandations de règlement à l'intention du sous-ministre. Elle a également contrôlé et aidé les directeurs régionaux dans leurs efforts de résolution des réclamations avec les autorités régionales; elle a fourni des conseils techniques en matière de réclamations, à l'intention du ministère, des municipalités, des experts-conseils et des entrepreneurs, sur demande.

Bureau de gestion des contrats

Le personnel du bureau est chargé d'élaborer de nouvelles politiques et procédures relatives à la gestion des contrats, aux garanties de qualité, à la gestion du personnel et à la formation des employés requis pour les activités de construction du ministère. Ses principaux domaines d'activités ont été :

- l'élaboration d'un système global de garanties de qualité pour les contrats de revêtement des structures;
- l'offre de services de formation aux régions en matière d'inspection du revêtement des structures;
- l'élaboration de normes d'exécution;
- le contrôle des procédures de gestion des contrats et de paiement; et
- le processus de révision des documents contractuels.

Le bureau a également assumé la responsabilité de la préparation des documents définitifs d'appels d'offres relatifs à 191 contrats et il a fourni aux entrepreneurs des interprétations et éclaircissements officiels à l'étape des appels d'offres.

Des vérifications de quantités pour confirmer les paiements définitifs du ministère aux entrepreneurs par les régions ont été exécutées au sujet de 144 contrats d'immobilisations, 83 contrats d'entretien et 35 contrats de subventions.

Bureau des biens immobiliers

Le bureau élabore, révise et contrôle les politiques et procédures relatives à l'acquisition, à la vente et à la location des biens immobiliers.

Ses responsabilités comprennent également :

a) la révision et l'approbation de l'évaluation des biens de grande valeur;

b) l'approbation des nominations d'évaluateurs et d'experts privés dans le cadre des transactions immobilières; et

c) la coordination, la négociation et le règlement des affaires portées en arbitrage devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario et devant les tribunaux.

Les employés de la section des biens immobiliers dans les cinq bureaux régionaux ont négocié 528 règlements à l'amiable. Quarante propriétés ont été expropriées afin d'obtenir la possession des terrains requis pour permettre la réalisation de projets.

Une somme totale de 9 202 535 dollars a été consacrée aux acquisitions requises pour de grands projets, dont 136 682 dollars ont été versés aux municipalités pour les biens requis pour la construction de voies rapides urbaines. Les recettes de la vente de biens se sont élevées à 8 384 358 dollars et les contrats de location ont produit 816 568 dollars. Les évaluateurs ont procédé à la révision et au contrôle des évaluations des biens du ministère exécutées par les employés régionaux et des évaluateurs rémunérés .

Le bureau a examiné 81 soumissions régionales et il a procédé à quatre autres évaluations pour des affaires d'arbitrage. Des activités de révision ont été entreprises au sujet de dix évaluations régionales, et trois révisions supplémentaires ont été achevées au sujet du travail d'évaluateurs rémunérés travaillant pour la première fois pour le ministère et au sujet d'autres programmes du ministère.

Le bureau a procédé à l'examen de l'application des politiques dans cinq régions, afin de vérifier la manière dont sont appliquées les politiques et procédures et de fournir des conseils techniques sur demande des employés régionaux.

Le bureau s'est également chargé de la résolution de toutes les réclamations pendantes soumises à l'arbitrage de la Commission des affaires municipales de l'Ontario. Ce travail a porté sur 58 biens. Durant l'exercice financier, cinq décisions ont été reçues et quatre règlements ont été négociés.

Direction de la recherche et du développement

Le plan à long terme de la direction a été révisé pour tenir compte des nouvelles tendances en matière de recherche. Des efforts importants ont été consacrés à l'amélioration de la coordination nationale des activités de recherche, dans le cadre des programmes de recherche stratégique sur les routes du Canada et des États-Unis. L'une des initiatives importantes de la direction a été l'établissement du Bureau des innovations et de la recherche stratégique, en juin 1986, destiné à faire connaître les produits novateurs et à réduire les délais souvent longs entre l'invention d'un produit meilleur et son utilisation pratique.

Recherche sur les revêtements

Ce service a jeté les bases d'une normalisation des procédures d'entretien et de rénovation destinées à remédier à la détérioration des revêtements, par l'élaboration d'une méthodologie destinée à dresser des plans d'action intégrés pour la gestion des revêtements dans tous les districts de l'Ontario. Un "système expert" informatisé permettant d'évaluer les stratégies possibles d'entretien et de rénovation des revêtements a produit certains résultats positifs, en permettant d'enregistrer et d'exploiter les connaissances spécialisées des ingénieurs en revêtement, ainsi que les données de l'enquête sur le vieillissement des revêtements, dans le but d'élaborer des propositions de stratégies pour les routes des districts ou des régions.

En collaboration avec la RTAC, Transports Canada et le gouvernement du Japon, la direction a assuré la planification et la direction du troisième atelier sur les revêtements dans les régions froides, qui se tiendra à Ottawa en juillet 1987.

Les travaux de construction ont été achevés sur les tronçons d'essai de la route 7N destinés à évaluer les dégâts causés aux revêtements, et les équivalences de charge de diverses configurations de véhicules et de chargements.

Un projet destiné à faire l'essai de techniques peu coûteuses de pesage en mouvement pour contrôler le poids des camions, et à mettre au point du matériel et du logiciel d'acquisition de données a été entrepris avec le Laboratoire central des ponts et chaussées de France, avec Transports Canada et avec International Road Dynamics.

Bureau de recherche sur les matériaux

Les principales activités entreprises dans ce domaine ont porté sur les effets du sel sur les routes. Ainsi, le bureau est intervenu dans les domaines de la protection cathodique des tabliers de ponts, de la rénovation des tabliers de ponts, de la détection des signes de détérioration, de l'évaluation de techniques autres que l'épandage de sel, et de la détection et du traitement de la contamination de la nappe phréatique par le sel routier.

Des études sur la protection des ponts contre la corrosion ont abouti à l'installation du premier système permanent de protection cathodique des structures sur l'un des piles de la route surélevée de la baie de Burlington. Le personnel a rédigé un chapitre sur le diagnostic et l'évaluation de la détérioration du béton, pour le rapport de l'OCDE sur la durabilité des structures en béton.

Une étude entreprise pour détecter la délamination des tabliers de ponts en béton a permis d'appliquer avec efficacité la technique de radar et de thermographie à la détection de la délamination des tabliers en béton des ponts de Hogg's Hollow, sur les voies collectrices de la route 401.

Des travaux sur le terrain ont été exécutés dans le cadre d'une étude comparative de différents types de barrières contre la neige et d'une étude de faisabilité de l'utilisation de la technique d'osmose inversée pour purifier la nappe phréatique contaminée. Un projet de démonstration à grande échelle sur l'efficacité de l'acétate de calcium magnésium comme produit chimique optionnel de déverglaçage a été exécuté sur le QEW, près de Grimsby, durant l'hiver de 1986-1987, en coopération avec la Direction de l'entretien du ministère. Une étude parallèle entreprise par le service des systèmes de gestion du trafic et de décision a permis d'analyser les conséquences financières du remplacement du sel par l'acétate de calcium magnésium.

Bureau de recherche sur les structures

Le bureau a continué les essais entrepris sur 13 ponts pour en évaluer la capacité de charge. Comme dans les années précédentes, il s'agissait dans la plupart des cas d'essais destinés à déterminer les besoins de rénovation ou les possibilités d'élimination des limites de poids affichées.

Le bureau a entrepris l'analyse des règlements relatifs au poids des véhicules. Une étude spéciale a été réalisée sur le poids à l'essieu des camions de transport du bois dans le nord de l'Ontario, et les résultats ont été soumis au Comité des politiques sur les règlements relatifs au transport. De nouvelles lignes directrices ont été préparées pour évaluer les permis de surcharge des véhicules.

Recherche sur les systèmes de gestion de trafic et de décision

Il s'agit surtout ici de recherche sur l'application de nouvelles technologies et techniques afin d'améliorer la mobilité, la sécurité et l'efficience du réseau routier.

Une étude conjointe entreprise avec Transports Canada pour identifier des applications futures de gestion du trafic et des flottes de véhicules a permis d'examiner les effets potentiels de systèmes de navigation et de guidage routier placés à l'intérieur des véhicules.

Le service a entrepris pour le ministère du Solliciteur général une étude des modèles d'évacuation par le réseau de transport en cas de catastrophe nucléaire. Ce modèle a été choisi pour l'Ontario.

Sur demande de la Direction de l'entretien, le service a entrepris un projet d'utilisation d'un système de renseignements sur l'état des routes basé sur le nouveau Téléidon du ministère. Ce système remplace le système traditionnel de communication par radio et télétype, afin d'aider les chefs de patrouille à déterminer

les mesures les plus appropriées aux circonstances.

Un projet a été entrepris sur les liens existants entre les entrées privées et la sécurité et l'efficience du réseau routier.

Recherche sur les innovations et recherche stratégique

Un nouveau groupe, constitué en juin 1986, englobe les responsables du programme des applications technologiques et certains responsables des programmes de l'ancien bureau des systèmes d'exploitation des routes. Sa mission principale consiste à étudier les innovations routières et à assurer la coordination avec les programmes de recherche stratégique du Canada et des États-Unis.

L'initiative route d'innovation est destinée à accélérer l'élaboration et l'acceptation des nouveaux produits et procédés.

La mission du groupe de la programme de recherche stratéquique sur les routes consiste à coordonner la contribution de l'Ontario aux programmes américains et canadiens de recherche stratégique sur les routes. Le programme américain a été doté de 150 millions de dollars sur cinq ans, et le programme canadien de 5 millions de dollars.

Le personnel a participé à un groupe d'étude sur les activités de recherche scientifique et technologique du ministère.

Publications techniques

Les services d'éditique de la direction ont continué de se moderniser, avec le recours à des logiciels de deuxième génération. La compilation de bases de données sur les publications a montré que 1 300 titres sont disponibles, et qu'environ 30 nouveaux rapports ont été publiés en 1986. D'autre part, un millier de diapositives ont été préparées, ainsi que 400 dessins techniques.

Direction des immobilisations dans le domaine des transports

La direction est chargée de veiller à la gestion efficace de tous les investissements effectués dans le domaine des immobilisations destinées aux services de transport et d'assurer la planification des routes et l'établissements des priorités et des services requis par le programme des routes de la province. Elle doit également organiser les investissements nécessaires pour la construction de routes principales et secondaires, et contrôler les dépenses.

La direction regroupe trois bureaux : le bureau de planification du programme des routes, le bureau d'administration du programme des routes, et le bureau des investissements d'immobilisations.

Bureau de planification du programme des routes

Le bureau est chargé de la planification et de la coordination du programme provincial de construction des routes. Il s'occupe notamment de l'élaboration du plan à long terme de construction de routes et des besoins en matière de réseau routier, de l'élaboration des priorités touchant les infrastructures, de la coordination et de la synthèse des données de planification et de la gestion de la planification stratégique du programme provincial.

Dans l'élaboration des priorités touchant les infrastructures, le groupe d'analyse des priorités étudie l'état actuel des routes et les déséquilibres entre les régions, notamment en préparant des prévisions sur les travaux de réfection et en recommandant au gouvernement des orientations et des priorités destinées à optimiser la commodité du réseau pour le public. Il procède également à l'évaluation des coûts et avantages pour le public des divers projets, travail qui constitue la base de l'élaboration des priorités.

Le groupe d'analyse du réseau routier a continué à évaluer la capacité et le niveau de service de chaque tronçon du réseau provincial, à évaluer l'expansion future et les besoins en matière d'accès, et à conseiller la direction supérieure sur les travaux d'expansion nécessaires et sur leur échéancier. Il s'est également occupé de questions relevant des divers services administratifs et concernant les transferts de responsabilité à l'égard des routes.

"Le bureau a établi des orientations quinquennales destinées à garantir que les produits et services du programme correspondent exactement aux besoins prévus."

Le personnel des systèmes d'information s'est occupé de la collecte, du traitement et de la synthèse des informations concernant le réseau et ses utilisateurs, dans le cadre de la planification et de la gestion globale du programme. Bon nombre de ces informations sont publiées, notamment dans la table des distances routières et dans le rapport sur le volume du trafic.

Le chef du bureau de planification du programme des routes est le coordonnateur du comité provincial du programme des routes. Son personnel a appuyé les activités du comité par la préparation de divers documents et rapports sur les questions relatives au programme, et par divers services de gestion.

Le bureau assure également l'analyse des perspectives financières, des réactions du public, des priorités du gouvernement, des ressources humaines, de la technologie de l'information, des orientations stratégiques, et des autres questions relatives à l'élaboration du plan à long terme touchant les immobilisations, l'exploitation et l'entretien, la conception et l'administration. Le bureau a établi des orientations quinquennales destinées à garantir que les produits et services du programme correspondent exactement aux besoins prévus.

Bureau de l'administration du programme des routes

Le bureau est chargé de l'administration du programme des routes de la province, notamment des services de planification et d'exploitation, du programme de construction, des services de budgétisation et du contrôle des dépenses de construction.

Un plan de travail pluriannuel a été dressé pour donner à la direction les informations nécessaires à la planification et au contrôle des activités de construction des immobilisations, conformément aux besoins et aux initiatives de développement. Le rapport annuel sur les projets de construction a fourni au public et à l'Assemblée législative un résumé du programme de construction.

Le bureau assure la coordination et le contrôle des dépenses de l'exercice et adresse des rapports périodiques à ce sujet à la direction supérieure. Il prépare les avis d'appels d'offres et les communique à l'Assemblée législative et à la presse.

Le bureau a également préparé des états financiers spéciaux sur les travaux de construction exécutés pour le compte du ministère du Développement du Nord et des Mines (alors ministères des Affaires du Nord). Il a fourni des services de soutien à d'autres organismes, notamment à la Commission des transports routiers de l'Ontario, au comité structurel de gestion, et à la direction de l'entretien.

Des systèmes informatisés scientifiques ont été utilisés pour assurer le contrôle de chaque projet. Des échéanciers de construction fondés sur la méthode du cheminement critique ont été fournis aux soumissionnaires pour la plupart des projets importants. Les systèmes actuels de gestion informatisée, tels que le progiciel d'évaluation des ressources de construction et le système de prévision des dépenses, ont été modernisés. Diverses améliorations, telles que l'adoption d'un langage informatique de troisième génération (FOCUS) et le recours accru à la bureautique, donneront au bureau plus de souplesse pour fournir les données requises pour la prise de décisions.

Soucieux de fournir ses services en français, le bureau a publié des versions anglaise et française du rapport annuel sur les projets de construction et du rapport de la Commission des transports routiers de l'Ontario.

Bureau des investissements d'immobilisations

En mai 1986, le Conseil de gestion du gouvernement a décidé de centraliser le contrôle de toutes les dépenses d'immobilisations réalisées pour tous les ministères. Les employés de ce bureau ont donc été détachés au secrétariat du Conseil de gestion pour l'aider à arrêter les politiques et procédures d'exploitation requises pour assurer le succès de cet objectif. De ce fait, le bureau des investissements d'immobilisations n'a pas eu d'activité durant le dernier exercice financier.

L'entretien et l'exploitation des voies publiques

Direction de l'entretien

Bureau de la planification de l'entretien

Ce bureau comprend la section de la gestion de l'entretien et la section du budget et de la répartition des ressources, ainsi qu'un service de planification et d'analyse.

Le personnel a participé activement à la formulation de nouvelles stratégies en matière de technologie informatique. Dans le cadre de la conception, toujours en cours au ministère, d'un plan à long terme de technologie informatique de spectre étendu, ce bureau a poursuivi ses études et recommandations en vue d'améliorer le traitement des données.

L'une de ces études a consisté à examiner un système prototype de micro-ordinateur destiné à produire des rapports adaptés aux divers services et à leurs besoins en constante évolution. Cette étude complète un rapport de consultants, qui a recommandé l'adoption de changements technologiques considérables en vue d'accroître l'accès à l'information de gestion de l'entretien par les terminaux locaux.

L'une des principales recommandations du rapport de consultants tendait à la mise au point de paramètres d'exploitation des opérations d'entretien.

La section du budget et de la répartition des ressources est chargée d'établir et de recommander aux responsables des directions et des divisions, la répartition optimale des crédits entre les divers services relevant de l'administration centrale et des régions.

Elle a poursuivi les travaux de définition des besoins à long terme du réseau routier en matière d'entretien, en vue d'améliorer la capacité de planification à long terme.

Bureau des opérations d'entretien

Ce bureau comprend quatre services spécialisés : planification de l'aménagement paysager, travaux d'aménagement paysager, services spéciaux d'entretien et analyse des travaux d'entretien.

Le bureau s'occupe de l'élaboration et du contrôle des politiques et normes d'entretien, assure le soutien et la formation techniques, et coordonne l'amélioration des méthodes d'administration et d'exploitation.

Il a organisé des colloques à l'intention des superviseurs de l'entretien et des contremaîtres des travaux d'aménagement paysager, de peinture et de fabrication des panneaux de signalisation. Il a aussi contribué aux cours de formation sur l'entretien d'hiver dans plusieurs districts et organisé des cours à l'intention des

municipalités sur l'entretien de la végétation en bordure des routes et les pesticides.

Le bureau a contribué à 61 projets du programme d'immobilisation, conçu 25 plans d'aménagement paysager pour divers travaux de construction allant des autoroutes urbaines aux routes rurales à deux voies, participé à l'aménagement paysager des couloirs d'accès de la promenade des loyalistes, et mis au point un programme quinquennal d'amélioration des aires de repos dans le nord de l'Ontario.

Un projet de recherche a été entrepris pour évaluer les techniques de biogénie du sol dans la lutte contre l'érosion, par l'enfouissement partiel de branches dormantes d'arbres à feuilles caduques et d'arbrisseaux. La formation de racines entraîne une recolonisation de la pente et prévient l'érosion.

Des essais d'un agent qui empêche les herbicides pulvérisés d'être emportés par le vent, employé avec un ajutage rotatif spécialement conçu, ont été effectués en vue d'accroître l'efficacité du programme de désherbage.

Le guide de pulvérisation des pesticides a été mis à jour pour tenir compte des dernières techniques et des derniers produits enregistrés pour l'usage sur la voie publique. En outre, un guide de sécurité portant sur tous les pesticides utilisés par le ministère a été mis à la disposition du personnel d'entretien.

Les services spéciaux d'entretien coordonnent la fabrication de tous les panneaux d'arrêt dans les districts de Burlington et de North Bay. En outre, des machines Gerber de fabrication des panneaux ont été mises en service dans plusieurs ateliers de district en vue de l'amélioration de la productivité et de la qualité du produit fini.

Une construction à ferme ogivale a été installée au poste de patrouille de Jarvis, où elle remplace les dômes de bois et de bâches pour l'entreposage du fondant chimique et du sable. Les plans ont été conçus pour l'aménagement de nouveaux postes de patrouille dans les districts d'Ottawa et de Bancroft, et pour l'addition de deux postes de réparation dans le district de Bancroft.

Le bureau a aussi procédé à un examen exhaustif des normes d'entretien et des instructions de fonctionnement. Toutes les normes seront revues mais, pour le moment, les domaines à l'étude sont la surface et les accotements, la signalisation horizontale, l'inspection des routes et le service hivernal.

En collaboration avec la Division des communications du ministère, le bureau a poursuivi, pour la deuxième année consécutive, l'essai du système de renseignements sur l'état des routes dans quatre districts et trois municipalités. Ce système donne les prévisions météorologiques et d'autres renseignements à court terme sur l'état des routes et les travaux d'entretien en cours, ce qui permet aux préposés à l'entretien de tirer le meilleur parti de leurs ressources avant et pendant les tempêtes de neige.

Un nouveau fondant chimique, de l'acétate calcaire de magnésium, a été utilisé l'hiver dernier sur un petit tronçon de la QEW dans le district de Burlington. Cette substance coûte plus cher que le sel, mais est nettement moins nuisible pour l'environnement. Tout en évaluant l'efficacité de l'ACM à titre de fondant chimique, le ministère collabore actuellement avec le ministère de l'Environnement et celui de l'Agriculture et de l'Alimentation pour étudier l'effet de l'ACM sur les nappes d'eau souterraines et sur la végétation.

Bureau du génie du matériel

Ce bureau comprend la section du nouveau matériel, la section de la gestion du parc de véhicules, la section des archives et de l'administration, le garage du matériel de Downsview et le garage gouvernemental à Queen's Park.

Au cours de l'exercice 1986-87, les principales activités du bureau ont été : fourniture du matériel aux services compétents du ministère, maintien d'un système informatisé de gestion du parc de véhicules pour contrôler les activités de ce dernier; conseils techniques, cours de formation, aide technique en matière de conception et de mise au point, prestation de divers services aux services clients de Queen's Park et au sein du ministère pour les aider à s'acquitter de leurs tâches de façon efficace et économique.

Section du nouveau matériel

A la suite d'une analyse économique approfondie, le budget d'acquisition du nouveau matériel de la section a été porté de 9,2 millions à 27,4 millions de dollars pour l'exercice.

Ces crédits étaient destinés à l'achat d'une grande variété de véhicules : voitures, fourgonnettes, camions, niveleuses et chargeuses-pelleteuses, pour renouveler les véhicules qu'il était temps de remplacer.

Le bureau a donné des consultations d'ingénierie :

- au bureau du transport maritime et par pipeline du ministère, en vue du cahier des charges intéressant un nouveau traversier destiné à l'île Pelée;
- à deux gros fournisseurs de matériel de déneigement pour les aider à pénétrer le marché ontarien;
- au programme d'économie d'énergie dans le transport, notamment dans l'essai des véhicules électriques et au gaz naturel.

Les commandes de machinerie lourde comprenaient trois véhicules de marquage des routes et un véhicule destiné au nettoyage des murs et du plafond des tunnels sous le canal Welland. Par ailleurs, l'essai concluant, réalisé l'année précédente, de deux prototypes de lame latérale de chasse-neige, destinés à améliorer le rendement et la sécurité, a conduit à la construction de cinq autres lames qui ont été mises en service dans les districts.

Section de la gestion du parc

Cette section est chargée de suivre de près les problèmes touchant l'entretien et la réparation du matériel, et de donner des conseils visant à les résoudre. En outre, elle continue à promouvoir la conduite prudente, marquée par l'organisation réussie du "Roadeo" annuel, remporté encore une fois par Robert Vernon du district de Toronto, à l'issue de l'épreuve finale qui a eu lieu à l'automne de 1986 à Downsview.

La section a apporté son soutien technique à la Direction de l'entretien dans la formation des opérateurs de matériel de déneigement et de déverglaçage.

De même, elle a poursuivi la formation du personnel technique et connexe du ministère. En particulier, trois ateliers de trois jours ont été organisés à l'intention des moniteurs de l'utilisation du matériel des districts, des contremaîtres adjoints des garages de réparations de district et des équipes de marquage des routes.

Elle a mis à jour et distribué le tarif de location du matériel en usage dans les municipalités, dans les districts et à l'administration centrale respectivement.

Le projet d'amélioration du système d'information de gestion du matériel, lancé en 1985, s'est poursuivi et les deux premières phases ont été achevées à la fin de l'année.

Section des archives et de l'administration

Cette section exploite le système d'information de gestion du matériel et fournit aux responsables les rapports leur permettant de contrôler les opérations du parc de véhicules.

Elle assure également divers travaux de soutien administratif : contrôle du budget, vérification des factures, autorisation des paiements, règlement des litiges avec les fournisseurs.

Garages des véhicules de l'administration centrale et de Queen's Park

Le garage de l'administration centrales exploite et entretient un parc de 160 véhicules et engins divers, assure le déneigement des routes et parcs de stationnement du complexe de Downsview ainsi que des installations de la Sûreté provinciale de l'Ontario. Il s'occupe également de l'inspection, de la préparation, des essais sur route et de la distribution du nouveau matériel aux services clients à l'intérieur du ministère.

Le garage de Queen's Park assure un service de chauffeurs pour Queen's Park, et un service de messageries pour le bureau du Cabinet, entre Queen's Park et Downsview. Il est également chargé de l'approvisionnement en carburants et de l'entretien mécanique à l'intention des services clients de Queen's Park.

Contrôle des couloirs d'accès

Cette section est chargée d'élaborer les politiques touchant le contrôle des couloirs d'accès et leur compatibilité avec le réseau provincial de transport. Au cours de l'exercice écoulé, elle a instruit quelque 5000 demandes d'accès afin de déterminer si les projets étaient conformes aux intérêts et aux exigences du ministère.

Ce contrôle se fait avec la participation accrue des services spécialisés (transport aérien, transport maritime et bureaux de coordination de la région de Toronto). Parmi les questions de politique envisagées, il faut citer une importante étude sur l'espacement des rampes d'accès aux routes provinciales.

Section des permis d'enseigne et de construction

Cette section établit la politique et les procédures et donne des conseils techniques aux cadres supérieurs, aux cinq régions et aux 18 districts. Bien que le nombre total de permis délivrés dans tous les domaines (construction et utilisation des sols, entrées, empiétements, enseignes) ait diminué par rapport à l'année précédente, les permis de construction portaient sur une valeur totale record de 658 615 067 dollars.

Le personnel travaille à la mise au point d'un système intégralement informatisé de délivrance des permis, dont le projet-pilote doit entrer en service à la fin de 1987.

Bureau du génie et de la gestion de la circulation

Section d'analyse et de développement de la circulation

Les travaux d'élaboration et d'analyse des politiques ont porté sur les questions suivantes : examen de la politique applicable en matière de limitation de la vitesse sur les routes principales; recherche de nouvelles directives et initiatives en matière de sécurité routière; uniformisation de la signalisation routière aux passages pour piétons; comparaison des voies de dépassement et des accotements asphaltés dans le contexte d'un accroissement des possibilités de dépassement sur la route 17 dans la région du Nord-Ouest.

Les travaux de mise au point des dispositifs de signalisation routière comprenaient l'évaluation des dispositifs de délimitation de la bordure et des balisages en relief, notamment les modèles d'utilisation temporaire pour les zones de construction. Les travaux se sont poursuivis sur l'évaluation de la sécurité des barrières et de leurs extrémités.

La section a poursuivi ses travaux sur la collecte des données relatives à la circulation : examen des besoins en matière de données relatives à la circulation routière, amélioration du service d'enregistrement des données sur le terrain; construction, exploitation et entretien d'une station permanente de comptage télémétrique. Elle a également participé à la mise au point d'une nouvelle formule de déclaration d'accident et du manuel sur le circuit inducteur.

Les travaux se sont également poursuivis pour le perfectionnement des systèmes informatiques destinés aux opérations des sections régionales de la circulation, le perfectionnement du système régional d'information sur les accidents et la mise en place d'un système de traitement de grande envergure et d'un système d'affichage des stocks. Le ministère a aussi entrepris un projet en coopération avec Transportation Development Corporation pour concevoir des systèmes intégrés d'information sur la circulation à l'usage des municipalités.

Des enquêtes sur la circulation ont été entreprises à la demande de clients du ministère : alcootests de nuit à travers la province, enquêtes sur l'origine et la destination à Orangeville et Welland, enquêtes sur le contrôle de la circulation dans la région du Nord-Ouest.

Section de la signalisation routière

Cette section a procédé à une révision profonde des manuels sur la politique de la signalisation routière. Le manuel de signalisation routière uniforme doit être terminé en 1987, la partie relative à la signalisation réglementaire et horizontale étant achevée; quant au manuel de construction, il a été publié en avril 1987.

Les nouvelles stratégies adoptées portent sur la signalisation des attractions touristiques et les panneaux d'information publicitaire visant à attirer davantage l'attention sur l'industrie touristique de l'Ontario, la signalisation des relais routiers et du prix de l'essence pratiqué dans ces relais, et la signalisation (bilingue) interdisant de jeter des détritus sur la route.

Section du génie électrique

La section a visité presque toutes les sections de district, pour surveiller l'observation des politiques et des normes et pour relever les problèmes. A l'issue de ces visites, elle a envoyé un rapport aux districts pour récapituler les problèmes et proposer les solutions en conséquence.

1. Entretien électrique

Le Système de gestion électrique, destiné à fournir des renseignements sur l'inventaire, la planification et le fonctionnement des signaux lumineux, est en cours de développement et sera installé, et fonctionnera, dans les districts 4 et 6 d'ici la fin de l'exercice 1987-1988.

2.Unité de controle électronique

Le nouveau laboratoire de génie électrique a été terminé et inauguré, dans le bâtiment ouest, pour la mise au point, les essais et la réparation du modèle 170/332. L'unité a activement participé au cours de formation du personnel d'entretien électrique sur les caractéristiques de ce modèle 170/332.

Un progiciel modifié de commande de la signalisation lumineuse a été catalogué et distribué.

Le boîtier 332 FTMS a été soumis à des études environnementales approfondies, destinées à établir les spécifications d'un boîtier propre à l'exploitation d'un système de communications par fibres optiques Le service de contrôle électronique prépare aussi le logiciel destiné à l'interface du boîtier FTMS de la route 401 avec le système des communications.

3.Unité de conception électrique

L'unité assure les services de conception électrique pour un grand nombre d'équipements installés par le ministère et par les entrepreneurs dans toutes les régions, à l'exception de celle du centre. Elle participe aussi à la commission d'examen de l'établissement des normes provinciales.

Section de la signalisation lumineuse

Un manuel de réglage de la circulation au moyen de l'appareil standard de contrôle modèle 170 du ministère a été rédigé et distribué aux usagers. Des cours fondés sur ce manuel ont été organisés à l'intention du personnel régional de la circulation routière et, de façon permanente, des électriciens de district et du personnel municipal.

La section a terminé la vérification de la précision du SSTOP, programme canadien d'optimisation du réseau de signalisation lumineuse par l'utilisation de micro-ordinateurs. Les modifications recommandées ont été effectuées et la mise à jour du guide de l'usager est en cours. Ce programme doit être achevé au début du nouvel exercice financier, lorsque le programme révisé et le guide de l'usager seront distribués aux usagers actuels.

Il y a eu un réexamen approfondi du projet des systèmes municipaux de signalisation lumineuse. Depuis sa mise en place à la fin des années soixante-dix, on a assisté à de profonds changements dans les conditions et la technologie. Le réexamen se fonde sur deux perspectives : faisabilité de la conception et de l'adaptation d'un protocole uniformé de communication entre les divers systèmes, qui permettrait l'interconnexion du matériel provenant de différents constructeurs.

Section des systèmes de la circulation autoroutière

La mise en place des systèmes de régulation de la circulation autoroutière s'est poursuivie dans les régions de Toronto, de Hamilton-Burlington et d'Ottawa : commencement des travaux dans la région de Hamilton-Burlington, travaux de conception et commencement de construction dans la région de Toronto, et travaux de planification dans la région d'Ottawa.

Le système de Burlington est actuellement en service tous les jours, 24 heures sur 24. Grâce au concours de la Police provinciale de l'Ontario, des autorités fédérales et des médias, ce système assure une régulation efficace de la circulation sur ce grand axe routier. Dans la région de Toronto, les contrats ont été adjugés pour la construction du centre de commande et pour les travaux d'aménagement sur le tronçon de la route 401, entre le chemin Martingrove et la rue Yonge. L'ordinateur central a été acheté. Enfin, le système envisagé pour Ottawa a été présenté au public par l'intermédiaire de centres d'information publique, et a reçu un accueil favorable.

Une partie des travaux des systèmes de régulation de la circulation autoroutière est confiée au secteur privé, à savoir les experts-conseils en génie et les entrepreneurs

Service de planification et de développement des ressources humaines dans les travaux d'entretien

Ce service a pour responsabilité de planifier, de guider, de diriger et d'évaluer la composante ressources humaines du sous-programme d'entretien du ministère. Il coordonne et dirige la conception et la révision des programmes de formation, des manuels et des documents d'orientation, qui sont la garantie d'un personnel d'entretien compétent et efficace.

Un profil de formation a été mis au point à l'intention des opérateurs de véhicules de patrouille et d'engins spécialisés, et des contremaîtres supérieurs (travaux d'entretien). Ces spécialistes ont identifié les connaissances et aptitudes nécessaires à l'exécution de leurs tâches, fournissant ainsi une base de données pour la conception des programmes de formation à venir.

Un programme de formation autodidactique a été conçu pour permettre au personnel des districts d'avoir accès au système de renseignements sur l'état des routes, qui donne les conditions ainsi que les prévisions météorologiques.

Sécurité et réglementation

Bureau du transport par autobus

Le bureau du transport par autobus a été très actif dans un certain nombre de domaines, portant notamment sur des questions telles que l'abandon de trajets, la concurrence des services nolisés dans des collectivités sélectionnées, le rôle des services de transport urbain sur le marché des transports publics nolisés, le monopole des services de transport urbain dans les services de visites guidées des municipalités urbaines, le problème de la "ligne blanche", et la publicité sur les autobus et les véhicules éducatifs nolisés.

Le bureau a continué les efforts entrepris en matière de contrôle du rendement opérationnel et financier de l'industrie des transports interurbains par autobus. Il a entrepris l'élaboration d'une base informatisée de données tarifaires destinée à fournir au registraire des véhicules à moteur les informations statistiques requises pour l'approbation des tarifs des véhicules publics.

Le 27 juin 1986, le Règlement 397/86 de l'Ontario a été déposé pour modifier le Règlement 888 de la Loi sur les véhicules de transport en commun. Le gouvernement voulait ainsi clarifier les règles relatives au nolisage des autobus et corriger les problèmes traditionnels que pose leur application.

Le bureau a également participé à une étude des problèmes d'assurance de l'industrie des transports interurbains par autobus, et à deux études relatives au transport des handicapés. Il a aussi étudié les incidences (éventuelles) sur l'industrie des transports interurbains par autobus d'initiatives telles que l'enregistrement des accidents et des condamnations, le Code national de la sécurité, le libre-échange et les mécanismes de réciprocité.

Le bureau a continué d'entretenir des rapports étroits avec les associations Ontario Motor Coach Association, School Bus Operators Association, Ontario Association of School Business Officials et la Commission des transports routiers de l'Ontario, sur des questions d'intérêt commun. Il a enfin répondu à maintes demandes de renseignements de transporteurs et de consommateurs.

Bureau de sécurité des routes communautaires

Un bureau de sécurité des routes communautaires a été mis sur pied pour encourager des activités locales contribuant à la sécurité routière. Il centralisera des informations et jouera le rôle de catalyseur d'un réseau de personnes et de groupes souhaitant favoriser des attitudes et pratiques plus sécuritaires, par des actions locales. Son personnel identifiera les intérêts et activités locaux et établira une base de données informatisée à l'intention de toutes les composantes du réseau.

Bureau de développement et de la sécurité routière

Le bureau a continué à développer, à mettre en oeuvre et à contrôler des initiatives de promotion et de réglementation de la sécurité routière ainsi qu'à fournir des services au coordonnateur de la sécurité routière.

Les activités d'élaboration de politiques du bureau ont porté sur la formulation d'un nouveau concept de perfectionnement des conducteurs, l'établissement de liens plus étroits avec les représentants des municipalités, des associations de sécurité routière et de groupes spécialisés afin de définir de nouvelles mesures destinées à garantir et à encourager la sécurité des cyclistes, la réalisation de recherches en matière de permis, et l'élaboration de contre-mesures de traitement pour les conducteurs en état d'ivresse chronique. Le bureau a réalisé une enquête de portée provinciale, au bord des routes, pour évaluer l'ampleur du problème de l'alcool au volant et déterminer les caractéristiques des conducteurs en état d'ivresse. Il a également coordonné l'adoption des modifications à la Loi sur les véhicules tout terrain et à la Loi sur les motoneiges.

Le premier rapport annuel sur la sécurité des routes de l'Ontario a été publié au mois d'août. Outre les informations sur les accidents de véhicules à moteur qui figuraient auparavant dans le bulletin sur les accidents, on peut y trouver des données sur les condamnations et les suspensions de permis ainsi que des analyses des statistiques et tableaux.

D'autres activités de promotion ont été entreprises, notamment la production de documents d'information destinés à encourager l'allumage des phares en plein jour, la distribution de la version française du nouveau livret sur l'éducation des conducteurs, la publication et la distribution de deux brochures sur les accidents et la sécurité des motos et motoneiges, respectivement.

Bureau du transport par camion

Le bureau a poursuivi la mise en oeuvre de la réforme des dispositifs de réglementation du camionnage. La Loi sur le transport par camion, conçue pour remplacer l'actuelle Loi sur les véhicules de transport en commun, a été adoptée en première lecture au mois de novembre.

Dans le cadre de cette réforme, le bureau a procédé à une étude approfondie des problèmes de sécurité de l'industrie du camionnage et des résultats probables du Code national de la sécurité, lequel constitue une mesure positive en faveur de la sécurité routière.

Le bureau a maintenu ses contacts avec les autres gouvernements pour tenter de mieux harmoniser les activités des divers organismes compétents actifs dans ce domaine. Il a également participé aux activités de comités interprovinciaux et internationaux, tels que la Canadian Conference of Motor Vehicle Transport Administrators.

Bureau du perfectionnement des conducteurs

Le bureau est chargé d'assurer le respect des normes établies pour la délivrance des permis de conduire et le contrôle du comportement des conducteurs, par le biais de la section du contrôle des permis de conduire et de la section des examens médicaux.

La section du contrôle des permis de conduire administre les systèmes de points de démérite et d'accréditation des apprentis conducteurs, et s'occupe de la suspension et du rétablissement des permis de conduire.

La section des examens médicaux contrôle les rapports médicaux périodiques que doivent lui fournir les conducteurs, pour garder la catégorie de permis qu'ils détiennent, ainsi que ceux qui ne peuvent conduire un véhicule en toute sécurité en raison de leur état de santé.

Elle fournit au public, aux divers organismes et aux bureaux régionaux le soutien administratif nécessaire dans les cas complexes étudiés par les deux sections.

Bureau du réseau de soutien

Ce bureau offre des services techniques aux utilisateurs du réseau informatique d'immatriculation, contrôle le travail des fournisseurs et des organismes délivrant des services au gouvernement, s'occupe des commandes de nouveau matériel et des essais, assure le contrôle et l'affectation des stocks de matériel et s'occupe de l'installation, de la supression et de la relocalisation des bureaux de délivrance des permis.

Il reçoit toutes les demandes d'acquisition de matériel informatique émanant des bureaux de délivrance de permis et coordonne toutes les activités d'acquisition et d'installation de ce matériel.

En outre, il assure les contrôles financiers et budgétaires des coûts de location et d'entretien du matériel informatique et des réseaux de communication, ainsi que des paiements effectués aux fournisseurs pour les travaux supplémentaires.

Bureau de vérification des conducteurs et des véhicules

Le bureau s'est assuré que les activités de collecte de fonds, de compilation d'informations réglementaires et de préparation de rapports ont été exécutées de manière complète, exacte et opportune.

A cette fin :

- il a vérifié les comptes et effectué des sondages de conformité auprès du ministère, du secteur privé et des centres d'examen du permis de conduire;
- il a signalé les lacunes du système de contrôle et d'exploitation ressortant des vérifications;
- il a établi un réseau de communication central entre l'administration centrale et les régions, au sujet des affaires de vol et de fraude.

Bureau des politiques d'exploitation

Le bureau est chargé de répondre aux besoins des directions et des bureaux régionaux en évaluant les modifications à apporter aux politiques et méthodes d'exploitation, en élaborant et en mettant en oeuvre de nouvelles politiques et méthodes d'exploitation, en définissant les besoins en formation et en s'efforçant de résoudre les difficultés qui se posent dans l'application des politiques.

Il est également chargé d'élaborer et de réviser les manuels de politiques et de procédures, d'établir les objectifs et normes du programme et de contrôler l'exécution des sous-programmes relatifs aux conducteurs et aux véhicules et de recommander des mesures correctrices lorsque les objectifs des programmes ne sont pas atteints ou respectés.

Bureau d'administration des permis et de l'immatriculation

Le bureau fournit au public un service d'aide en matière de lois, règlements, politiques et méthodes touchant le perfectionnement des conducteurs et la délivrance des permis de conduire, permis de moniteurs de conduite automobile, permis de conduire des motoneiges, immatriculation des motoneiges, immatriculation des véhicules généraux et immatriculation des véhicules tout terrain.

Le bureau fournit aussi des services de recherche sur les dossiers des conducteurs et des véhicules, à l'intention du public, des organismes d'application de la loi et des tribunaux.

Le bureau délivre enfin les enregistrements à tarifs proportionnels pour les véhicules commerciaux, en application de l'Entente canadienne sur l'enregistrement des véhicules; le bureau de Downsview s'occupe de l'enregistrement des véhicules et remorques destinés au transport commercial ou de passagers, et délivre les permis relatifs aux transports surdimensionnés spécifiques, annuels et spéciaux. Le bureau délivre également les permis des postes d'inspection des véhicules à moteur, les certificats de conformité aux normes de sécurité, les vignettes de véhicules au propane, et les vignettes d'inspection des autobus et camions.

Service de l'exploitation

Ce service a été élargi pour intégrer la section du contrôle financier de l'ancien bureau de gestion des finances et des stocks, qui a été fermé. En plus d'assurer la bonne marche des bureaux de la direction à Kingston et de fournir l'orientation nécessaire au personnel de soutien régional, aux bureaux d'immatriculation et aux bureaux des services de soutien, le service est chargé des tâches de rapprochement des comptes du revenu consolidé.

Il offre également des services centralisés touchant la formation, le contrôle de la production et

l'administration, ainsi que les prévisions et la comptabilisation des revenus consolidés provenant de toutes les activités reliées aux conducteurs et aux véhicules.

Service de soutien aux bureaux locaux

Ce service assure des communications centralisées et directes entre les organismes de délivrance des permis et les centres d'examen du permis de conduire, au sujet de l'interprétation des méthodes, règlements et politiques.

Ses installations de contrôle de l'accès aux ressources lui permettent d'assurer la sécurité du réseau informatique de données sur les véhicules.

Il vérifie et contrôle les activités quotidiennes de préparation des rapports financiers des bureaux des conducteurs et des véhicules, et les résultats en matière de respect des politiques et procédures relatives aux conducteurs et véhicules.

Bureaux des opérations d'immatriculation et de permis

Ce bureau comprend trois services. 1. Le Service d'enregistrement des accidents et condamnations, qui enregistre les condamnations des conducteurs et les rapports sur les accidents dans l'ensemble de la province. 2. Le Service central d'administration des permis, qui délivre les permis obtenus dans les centres d'examen du permis de conduire et assure les services postaux suivants touchant les permis de conduire et l'immatriculation des véhicules : corrections, annulations, remplacements, changements de nom et demandes de permis, de transfert et de plaques personnalisées. 3. Le Service de renouvellement des permis, de remboursement et de chèques sans provision, qui s'occupe du renouvellement par la poste des permis de conduire et des plaques d'immatriculation qui ne nécessitent pas l'envoi d'une photo. Il traite également les chèques sans provision et les amendes impayées, effectue les remboursements au titre des programmes touchant les conducteurs et les véhicules, et contrôle la perception de paiements de remplacement des chèques sans provision.

Bureau des services de soutien

Le bureau fournit l'aide nécessaire à l'exploitation du bureau de Kingston et offre des services à grande échelle d'introduction de données, de distribution postale, de microfilms et de recherches documentaires. Il s'occupe aussi de l'élimination des plaques d'immatriculation et des documents hors service. Enfin, il fournit un service global de gestion des stocks pour le programme des conducteurs et véhicules, touchant notamment l'approvisionnement, le contrôle des stocks, la planification des quantités, le contrôle de l'utilisation et la livraison des formulaires, des plaques d'immatriculation et des autres articles requis par le réseau de délivrance des permis et d'immatriculation des véhicules, comprenant plus de 400 bureaux.

Bureau d'amélioration des systèmes

Le bureau fournit au programme de réglementation des transports les services nécessaires à l'élaboration et au maintien des systèmes manuels et automatisés requis pour délivrer et contrôler les permis destinés aux conducteurs, aux véhicules et aux transporteurs. Ses principaux efforts ont porté sur l'élaboration du système des transporteurs, l'élaboration d'un plan à long terme de technologie d'informations pour le programme, l'amélioration des méthodes relatives aux normes de mesure du temps, et l'amélioration du système des véhicules et conducteurs.

Bureau de planification et d'évaluation du programme

Ce bureau offre des services et conseils relatifs à la gestion des ressources financières et humaines du programme de la sécurité et de la réglementation. En particulier, ses responsables financiers ont assuré la préparation du budget du programme, contrôlé les dépenses et recettes, géré l'élaboration du système des rapports et communiqué avec les autres ministères et organismes du gouvernement.

Ses préposés aux ressources humaines ont contribué à la résolution des problèmes quotidiens de dotation en personnel, à l'élaboration des politiques et procédures de dotation en personnel et à l'élaboration et à la révision du plan à long terme; ils ont aussi maintenu des contacts avec les autres ministères et organismes centraux du gouvernement.

Direction de la conformité aux normes

Bureau de renseignement et d'immatriculation des transporteurs

Suite à l'expansion du bureau, ses responsabilités comprennent maintenant la prestation de services, les enquêtes spéciales, le contrôle et les sanctions, et la liaison avec les organismes d'application des lois.

Le Service des enquêtes spéciales a collaboré avec le personnel régional d'application des lois pour exécuter 36 mandats de perquisition délivrés au titre du Code criminel du Canada ou de la Loi sur les infractions provinciales, dans 21 localités réparties dans toute la province. Ces opérations visaient 12 exploitants de transport routier dépourvus de permis ou ayant des permis inappropriés. Par ailleurs, des mandats de perquisition ont été exécutés dans les locaux de cinq expéditeurs. Enfin, de concert avec le bureau du procureur général, une injonction a été obtenue contre une personne à cause de condamnations relatives au principe de responsabilité civile des entreprises.

Le Service du contrôle et des sanctions s'est chargé de la mise en oeuvre et de l'entretien du nouveau système automatisé de données sur les transporteurs et du contrôle des activités de l'industrie des transports par camion et par autobus. Il a ainsi été appelé à adresser des lettres de mise en garde, à mener des entrevues, à analyser des profils de transporteurs et à diriger des procédures d'imposition de sanctions et d'audiences de justification pour le registraire des véhicules à moteur. Il a également mis en place un programme important de formation de conseillers en rapports d'accidents pour les cadres régionaux et de district et pour les cadres supérieurs.

Avec la signature du protocole d'entente sur l'établissement du Code national de la sécurité, le personnel de liaison avec les organismes d'application des lois s'est chargé de coordonner l'entrée en vigueur du Code et la création d'un organisme de centralisation qui assumera toutes les fonctions courantes d'administration.

Bureau d'immatriculation des transporteurs

Le bureau est chargé du contrôle de la conformité des certificats émis par la Commission des transports routiers de l'Ontario (CTRO) avec la Loi sur les véhicules utilitaires autorisés, la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi sur le transport par véhicule à moteur (Canada); de l'émission de permis d'exploitation et de conduire associés aux certificats émis par la Commission; de l'émission de permis spéciaux pour la circulation de véhicules et charges de dimensions excessives, de l'immatriculation de centres d'inspection des véhicules automobiles, de l'émission de certificats de normes de sécurité, de vignettes d'inspection de bennes et d'autobus ainsi que de vignettes d'inspection de véhicules au propane.

Le bureau a émis 5 040 certificats de la Commission, 3 950 permis d'exploitation de véhicule utilitaire, 29 982 permis de véhicule et 5 114 permis spéciaux. Il a émis aussi des permis pour 10 465 centres d'inspection des véhicules automobiles et procédé à l'enregistrement de 22 901 mécaniciens. Enfin, il a émis 1 218 220 certificats de normes de sécurité et vendu 146 130 vignettes d'inspection de bennes et d'autobus et 11 370 vignettes d'inspection de véhicules au propane. Les revenus enregistrés s'élèvent à 1 321 038,51 $.

Réforme du camionnage et des règlements

Les règlements sur le camionnage font l'objet d'une révision importante depuis plusieurs années. En 1983, un comité formé de représentants de l'industrie du transport des marchandises a recommandé une réorientation de la politique de réglementation. Ses recommandations figuraient dans un rapport intitulé "Responsible Trucking", qui a été approuvé par le gouvernement; celui-ci a consacré la période de 1984 et 1985 à formuler les mécanismes juridiques et administratifs requis pour appliquer la nouvelle politique.

Ce travail a nécessité d'importantes consultations par la correspondance et par le biais de comités, notamment sur les points suivants : simplification de l'enregistrement, tests de capacité et d'intérêt public, tests de compétence, activités de location, enregistrement des exploitants des véhicules commerciaux, et pouvoirs de la Commission des transports routiers de l'Ontario. Les consultations engagées auprès de la Canadian Conference of Motor Transport Administrators ont permis de réaliser des progrès importants en vue d'une meilleure harmonisation des règlements en vigueur entre les diverses autorités compétentes canadiennes.

Le personnel a poursuivi son travail d'élaboration de politiques et de procédures concernant le système d'enregistrement des exploitants de véhicules commerciaux, en vue de permettre un meilleur suivi des dossiers des exploitants relatifs aux infractions et aux cas de violation des normes.

Le personnel a mené à bien les travaux préalables de conversion du système d'immatriculation des véhicules utilitaires à une nouvelle terminologie standard, et il a envoyé par la poste les nouveaux permis proposés, pour recueillir les observations de leurs titulaires. Bon nombre des permis ayant été acceptés par les titulaires, ils ont été enregistrés auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario, aux fins de révision finale et de délivrance.

Les projets de loi ont été préparés et sont en instance d'approbation finale. Leur mise en oeuvre sera échelonnée sur une période de trois à cinq ans, afin de permettre aux entreprises de s'adapter à la nouvelle réglementation. Une importance spéciale sera attribuée à la sécurité des véhicules commerciaux, étant donné l'augmentation générale de l'activité dans le secteur du camionnage que produira cette réforme.

Finances et l'administration

Direction de l'informatique

Les dépenses totales des services d'informatique sont passées de 26,5 millions de dollars en 1985-1986 à 28,5 millions de dollars, malgré d'importantes réductions de tarifs appliquées par le ministère des Services gouvernementaux à la prestation des services de l'ordinateur central.

Une entente a été négociée avec le ministère des Services gouvernementaux pour limiter à 12,9 millions de dollars le total des frais de services informatisés imputés à notre ministère en 1986-1987, afin de stabiliser les dépenses des grands systèmes d'enregistrement des conducteurs et des véhicules. D'autre part, l'utilisation d'ententes de prix fixes avec le ministère des Services gouvernementaux sera abandonnée en 1987-1988.

Malgré une réorganisation importante de la direction, l'effectif total de celle-ci est resté relativement stable, à 122 postes. Un système de soutien de la direction de l'informatique aux détenteurs de tels systèmes a été achevé le 1er avril 1986, avec le transfert de six postes (et du personnel correspondant) à la Direction du contrôle et de l'immatriculation. Le nombre de postes pour les employés chargés de l'introduction des données a été ramené à cinq et des plans ont été approuvés pour en transférer deux à la Direction du contrôle et de l'immatriculation. Les dépenses de la direction pour les services d'experts-conseils ont augmenté d'environ 50 pour 100, pour atteindre 1,5 million de dollars.

Le nombre total de micro-ordinateurs du ministère est maintenant proche de 500, ce qui représente une augmentation de 200 depuis le 1er avril 1986. La plupart des nouvelles applications informatisées sont

maintenant destinées aux micro-ordinateurs, comme on pouvait s'y attendre. Par ailleurs, bon nombre de services fournis par l'ordinateur central sont de plus en plus transférés sur des micro-ordinateurs.

Le personnel de la direction appuie les services d'informatique des usagers essentiellement au complexe de Downsview par le nouveau centre de soutien des clients, qui a été officiellement ouvert dans leb âtiment est le 1er avril 1986. Près de 275 000 dollars ont été dépensés en 1986-1987 pour appuyer les services d'informatique des usagers du ministère.

L'achèvement des plans d'urgence pour le système de gestion des opérations et les systèmes non critiques a été fixé en 1987-88. Les plans d'urgence pour les systèmes d'enregistrement des conducteurs et des véhicules seront achevés dans le courant de 1988.

Une ébauche de plan à long terme de technologie d'informations a été achevée pour le ministère en 1986-1987.

Bureau des systèmes de transport

Le bureau a assuré des services de conception, d'élaboration, d'entretien et d'appui informatique à trois programmes du ministère : routes provinciales, transport provincial et transport municipal. Ces services s'appliquent aux activités suivantes du ministère : gestion de la circulation, planification du transport, subventions au transport municipal, hydrologie, conception des routes, conception des ponts, gestion du matériel technique, construction, évaluation et recherches techniques.

La banque des systèmes de génie du ministère a été largement utilisée par les sociétés de conseillers techniques et par les municipalités. Le bureau a également procédé à des échanges de données et de logiciels avec d'autres organismes du gouvernement, avec des universités et avec des concepteurs de systèmes.

D'importants projets ont été réalisés. En voici quelques-uns :

- le système d'analyse de ponts modulaires a été développé pour le rendre applicable aux ponts composés. L'American Association of State Highway and Transportation Officials a envisagé l'utilisation de ce système qui pourrait être partagé par les Etats et les provinces pour assurer la conception intégrée de ponts;
- la base de données sur les stocks d'agrégats minéraux a été réorganisée afin de la rendre plus efficace et d'en faciliter l'accès par les régions, pour la préparation des contrats de construction;
- le système d'informations sur les accidents routiers est entré en service de façon à permettre aux régions d'identifier les tronçons susceptibles d'être améliorés; et
- un programme graphique a été mis en place pour faire ressortir les caractéristiques du trafic à l'intention des planificateurs des services de transport.

Bureau des systèmes de renseignements de gestion

Le bureau des systèmes de renseignements de gestion a fourni des services de conception, d'élaboration et d'entretien des systèmes, ainsi que des services de soutien dans le cadre du programme des finances et de l'administration du ministère. Il dispose d'environ 40 systèmes opérationnels pour les activités financières, la gestion de projets, le système de gestion des opérations, la gestion du matériel du ministère, les activités d'entretien, l'inventaire des routes provinciales, les ressources humaines, la budgétisation par centre de responsabilité, et le système comptable de la Direction de l'informatique.

Voici certains des importants projets réalisés :

- Système de gestion des opérations - La base de données comptables du système de gestion des opérations a été améliorée pour y intégrer des informations détaillées sur les dépenses et pour être compatible avec le nouveau système de budgétisation du ministère.
- Système d'analyse et de paiement des offres - Les travaux de révision et de modification du système ont presque été achevés.
- BUDGET - Un nouveau système automatisé intégré a été mis au point pour les activités de budgétisation du ministère.
- Un prototype a été établi pour le calcul direct des dépenses d'exploitation par des analyses de prévisions et de tendances relatives aux salaires et aux traitements de la Direction des immobilisations.
- Système d'informations de direction - Le bureau a entrepris une étude de faisabilité sur la mise au point d'un système d'informations de direction qui donnera aux cadres supérieurs du ministère des informations à jour sur toutes les activités de celui-ci.

Bureau des systèmes de réglementation

Les services de conception, d'élaboration et d'entretien des systèmes informatisés ont continué en 1986-1987 de répondre à la très lourde charge de travail du programme de la sécurité et de la réglementation du ministère.

Les activités d'administration du Code de la route, de la Loi sur les véhicules utilitaires et des autres règlements s'appuyent sur quatre grands systèmes informatiques concernant respectivement la délivrance et le contrôle des permis de conduire, l'immatriculation des véhicules, les données sur les accidents, et l'immatriculation des transporteurs routiers. Le bureau a fonctionné avec un taux moyen global de 32 pour 100 de privatisation durant l'année, soit sensiblement plus que les 25 pour 100 qui sont la norme du gouvernement.

Les activités d'élaboration du système ont porté sur l'utilisation de techniques d'élaboration de prototypes destinés à préciser les besoins des services et à faciliter les activités de conception.

En résumé, voici quelles ont été les principales activités du bureau : - Conception et élaboration d'un nouveau système informatisé intégré destiné à enregistrer et à contrôler les exploitants de véhicules commerciaux lourds et à immatriculer les services de transport sur demande; - Réorganisation technique et

épuration des grandes bases de données et application de techniques spéciales d'optimisation pour favoriser la réduction des coûts d'exploitation élevés.

Bureau d'administration de la base de donnés

Ce groupe a été constitué pour planifier et mettre en oeuvre un système de base de données du ministère destiné à faciliter l'intégration des activités traditionnelles de traitement de données par lots avec le mode de traitement des informations selon les besoins des usagers, qui est plus interactif.

Dix employés permanents et deux experts-conseils du secteur privé ont fourni tous les services d'administration de la base de données durant l'exercice financier de 1986-1987. Ils ont ainsi fourni au centre de données des services permanents sur demande, afin de maintenir le niveau de disponibilité requis par notre système d'exploitation des données en temps réel.

Voici quelles ont été les principales activités du bureau :

- Le bureau a transféré les bases de donnéesVRS et des conducteurs des unités CDC 3350 et IBM 380 DASD aux unités 7 380 de National Advanced Systems, dans le cadre des orientations stratégiques du ministère relativement au matériel.
- Le bureau a réalisé des projets importants de mise à jour des logiciels, en collaboration avec les organismes responsables des services aux usagers, des technologies et des opérations, et avec les unités des systèmes d'application de la Direction de l'informatique.
- La base de données VRS d'origine sur les plaques d'immatriculation, qui contient plus de !2 millions de dossiers, est presque arrivée à saturation selon le taux de croissance prévu sur deux ans.
- Le bureau a fourni des services de conception et de mise en oeuvre d'une base de données sur les transporteurs.

Bureau de soutien technique et de planification

Le bureau fournit une vaste gamme de services de soutien technique à la direction supérieure du ministère, aux bureaux du ministère et aux autres bureaux du gouvernement. Il s'agit notamment :

- de planification stratégique,
- d'élaboration de politiques,
- de services de consultation,
- de services de soutien technique de tous les systèmes informatisés,
- de services de traitement des données,
- de services de soutien technique pour les bases de données locales et régionales,
- de réseaux de communication,
- de services de soutien opérationnel pour les réseaux OMS et VRS,
- de services de soutien pour l'acquisition du matériel.

Les principales activités du bureau ont compris les éléments suivants :

- Le bureau a fourni son soutien à temps plein au groupe d'étude de la planification à long terme de la technologie d'information, chargé d'élaborer les données, les applications et les architectures techniques pour le ministère.
- Le bureau a fourni son soutien aux activités de planification et de programmation des ressources et de planification à long terme et il a publié un document sur la planification de la technologie d'information.
- Le bureau a fourni son soutien durant les projets de conversion JES2 et 3380 du Centre de calcul de Downsview.
- Le projet-pilote de réseaux locaux, destiné à étudier la technologie des réseaux locaux et son efficacité, a été élargi pour englober 40 postes de travail.
- Un total de 293 demandes d'acquisition de matériel ont été traitées, notamment 95 demandes d'acquisition de micro-ordinateurs, pour un total de 194 micro-ordinateurs.
- Un appel d'offres pour l'achat d'un micro-ordinateur a été lancé afin de retenir un fournisseur officiel pour l'année à venir, pour chacune des cinq configurations standard du ministère.

Bureau de soutien aux clients

Ce bureau a deux fonctions principales, soit apporter son soutien aux usagers et appuyer la production des systèmes de traitement par lots du ministère.

Le bureau a fourni son soutien aux employés du ministère utilisant des logiciels, pour améliorer leur productivité, leur efficacité, leur efficience et leur autonomie. Le Centre de soutien aux clients a fourni :

- des services de soutien de gestion, en identifiant les besoins en formation et en planifiant des programmes appropriés, en participant à des activités de conseil sur des projets de développement, en contribuant à l'élaboration de plans destinés à résoudre des problèmes par l'utilisation d'ordinateurs;
- des services de soutien des micro-ordinateurs, par le biais de logiciels et matériels appropriés, et en facilitant l'utilisation des logiciels;
- des services de soutien de l'ordinateur central, en facilitant l'accès aux données entreposées dans l'ordinateur central, en convertissant les applications de l'ordinateur central vers des micro-ordinateurs, en facilitant l'utilisation des logiciels de l'ordinateur central tels que SAS, FOCUS, etc; et
- des services au guichet en donnant aux clients l'accès à des logiciels et matériels spécialisés, en favorisant l'utilisation de divers documents didactiques, notamment des livrets et des programmes de formation aux ordinateurs, et en discutant avec les clients de l'introduction d'ordinateurs dans leur secteur de travail.

Soutien à la production

La direction a l'intention d'abolir graduellement cette activité, à mesure que le traitement par lots sera remplacé par le traitement en direct. De ce fait, le soutien technique a été complètement transféré aux services d'aide aux usagers, et ce secteur ne comprend plus que les groupes suivants :

- le groupe d'introduction des données, qui utilise un système d'enregistrement direct sur disque pour convertir les documents afin d'en permettre la lecture directe par ordinateur. Ce groupe n'a plus maintenant que trois opérateurs.
- le groupe de traçage automatique, qui réalise des dessins techniques pour les projets de planification et de construction des routes.
- le groupe de soutien du matériel, qui s'occupe des terminaux et périphériques compatibles avec l'ordinateur central IBM 3270 et d'environ 350 micro-ordinateurs.

Direction des ressources humaines

La direction a achevé sa réorganisation en 1986-1987. En décembre 1986, une section de services ministériels et régionaux a été constituée au bureau des opérations des ressources humaines, la section d'élaboration des politiques et projets a été transférée au bureau de planification et de développement, et le bureau des politiques et initiatives a été supprimé.

Les fonctions ont été réorganisées selon quatre bureaux relevant du directeur, c'est-à-dire bureau des opérations des ressources humaines, bureau des relations de travail, bureau de la santé et de la sécurité au travail et bureau de planification et de développement.

L'exercice a été caractérisé par un grand nombre d'initiatives gouvernementales ayant des incidences sur les fonctions de gestion des ressources humaines. Les stratégies appuyant les initiatives de renouveau seront destinées, au cours de la prochaine décennie à rajeunir, à redéployer et à restructurer les effectifs et les activités de la fonction publique de la province. Le personnel de la direction a mené une révision de la position du ministère et a élaboré une approche stratégique relativement aux nouvelles questions concernant les ressources humaines. De plus, il a achevé plusieurs initiatives importantes, dans les domaines suivants :

- programme de formation en relations de travail pourles cadres et superviseurs hiérarchiques;
- enquête "Je compte" sur l'équité en matière d'emploi;
- séances d'orientation sur la planification et l'évaluation du rendement
- ateliers de planification et d'évaluation du rendement à l'intention de tous les cadres et superviseurs actifs dans ce domaine;
- programme important d'évaluation du travail, réalisé conjointement avec les régions;
- ateliers de préparation à la retraite;
- transition de la prestation de services en ressources humaines d'un service spécialisé à un service à guichet unique;
- définition de l'administration centrale dans la convention collective de manière conforme à la position du ministère.

Bureau des opérations des ressources humaines

Ce bureau comprend trois sections, la section ministérielle et régionale, la section des services des ressources humaines (Downsview) et la section de l'administration des dossiers et des avantages sociaux.

Section ministérielle et régionale

La section a fourni un leadership fonctionnel en matière de classification, de rémunération, d'avantages sociaux et de dotation en personnel. Elle a ainsi donné des conseils à l'administration centrale et aux bureaux régionaux, a élaboré des politiques et des normes et a coordonné des initiatives pour l'ensemble du ministère.

Ses principaux succès comprennent la mise en oeuvre d'un nouveau programme d'évaluation du travail pour les employés du groupe d'administration de bureau, et la révision de la procédure du ministère pour la dotation des postes de cadres moyens.

Section des services des ressources humaines (Downsview)

La section a fourni des opérations intégrées de ressources humaines grâce à un service généraliste englobant les fonctions de classification, de dotation, de relations de travail et d'administration de la rémunération.

Ses résultats comprennent la formation continue du personnel pour la prestation d'un service généraliste "à guichet unique". Un projet important de la section a été la mise en oeuvre à Downsview de nouvelles normes de classification pour le groupe d'administration de bureau, concernant 440 postes et plus de 800 employés.

Section de l'administration des dossiers et des avantages sociaux

La section a fourni des services administratifs concernant les avantages sociaux des employés, l'assurance collective et l'administration de la rémunération pour les révisions annuelles et les augmentations au mérite de l'ensemble du ministère. Elle assure également la sécurité et l'entretien des dossiers de tous les employés du ministère. Elle a mis en oeuvre un nouveau programme d'administration des avantages sociaux et des pensions de retraite des employés à temps partiel saisonniers et réguliers. Le nombre d'employés saisonniers a varié entre 600 l'hiver et 300 l'été. L'annonce par le gouvernement des programmes de Planification pour les employés et de Possibilité de départ volontaire a produit un grand nombre de demandes de renseignements sur les pensions de retraite durant la deuxième partie de l'exercice financier.

Bureau de planification et de développement

Le bureau a exercé des fonctions de planification et d'élaboration des politiques. Durant l'année, la section d'élaboration des politiques et des projets a été intégrée au bureau. Les autres sections sont la section de planification des ressources humaines et la section de perfectionnement et de formation du personnel.

Section d'élaboration des politiques et projets

Le personnel de la section a élaboré, mis en oeuvre et évalué des politiques et projets ayant de vastes implications sur la gestion des ressources humaines et introduisant des innovations sur les lieux de travail. Elle a également assumé la responsabilité de la coordination des plans stratégiques et opérationnels de la direction.

Les principaux succès de la section concernent l'organisation de séances d'orientation sur la planification et l'évaluation du rendement à l'intention de tous les employés du ministère, et l'organisation d'ateliers de même nature à l'intention des cadres et superviseurs du ministère. Les membres de la section ont participé au groupe d'étude de réorganisation géographique du ministère et au groupe d'étude sur la liberté d'information.

Section de la planification des ressources humaines

La section a élaboré des procédures de planification des ressources humaines, a assuré la collecte et l'entretien de données pertinentes et actuelles sur les employés du ministère et a fourni les services de soutien administratif aux cadres hiérarchiques, aux sous-comités et au Comité des ressources humaines.

Les principaux produits préparés durant l'année comprennent un plan global de gestion des ressources humaines et un nouveau processus de concours pour les postes de gestion. Le plan de gestion des ressources humaines comprend une analyse des questions fondamentales dans ce domaine et propose des stratégies à court, à moyen et à long terme pour permettre au ministère de résoudre ces problèmes. En ce qui concerne le processus de concours, il permet de gérer de manière plus efficace et plus efficiente les diverses étapes du processus de dotation en personnel.

Section de la formation et du perfectionnement du personnel

La section a continué de fournir des ressources de formation et de perfectionnement à la direction et au personnel du ministère. Un grand nombre de cours techniques, de gestion et de perfectionnement ont été fournis dans l'ensemble du ministère. Le taux de participation a augmenté sensiblement par rapport à l'exercice précédent. Le personnel de formation technique a continué de fournir des services aux employés du ministère et des municipalités.

Les principaux résultats de la section comprennent une expansion importante des cours offerts, notamment des cours spécialisés en secrétariat des ressources humaines ainsi que des cours sur le perfectionnement technique et des cours dans des domaines extrêmement prioritaires.

Section des relations de travail

La section a représenté le ministère devant la Commission de règlement des griefs et devant le Tribunal des relations de travail, et s'est occupée de diverses questions relatives au Code des droits de la personne de l'Ontario. Elle a également représenté le ministère au sein du Comité ministériel de relations avec les employés.

Outre l'élaboration de politiques et procédures en matière de relations de travail, la section a continué de fournir des conseils par la publication de son bulletin d'information sur les perspectives en matière de relations de travail. Elle a également rédigé et publié le document sur la délégation des pouvoirs du sous-ministre.

Bureau de la santé et de la sécurité au travail

Le bureau a fourni des services consultatifs aux cadres du ministère concernant l'identification, l'évaluation et la résolution des problèmes de santé et de sécurité. Il a également fourni des services techniques et de coordination aux régions où des programmes de sécurité sont assurés essentiellement par les superviseurs et agents régionaux de sécurité.

La réalisation principale du bureau a été la négociation d'une structure conjointe révisée en matière de santé et de sécurité, qui a ensuite été mise en oeuvre.

Direction de l'approvisionnement et des services

La direction est responsable de l'élaboration des politiques et de la prestation d'une vaste gamme de services concernant notamment les politiques et la coordination des activités relatives à la gestion de tous les véhicules du gouvernement, y compris l'achat et la vente des véhicules, et l'achat de pièces et services automobiles ainsi que de produits pétroliers.

Bureau de gestion du parc de véhicules

Ce bureau a été constitué suite à la révision des activités entreprise par le Conseil de gestion du gouvernement. Le principal objectif de l'étude était de réaliser des économies. Le bureau a assuré la coordination des mesures requises pour réaliser des économies de 5 pour 100 sur un budget d'exploitation total estimé à 116 millions de dollars.

Composé d'un petit groupe de spécialistes, le bureau a fourni un certain nombre de services de soutien, concernant notamment :

- l'élaboration et l'application d'une politique de gestion du parc de véhicules;

- l'identification des besoins en information du ministère;
- l'évaluation du rendement;
- l'élaboration de lignes directrices;
- la coordination des besoins en formation professionnelle relativement à la gestion du parc de véhicules et à la sécurité des conducteurs;
- l'identification des problèmes de gestion du parc de véhicules et l'élaboration de solutions proactives;
- la négociation de tarifs réduits pour la location de véhicules et la négociation des tarifs de réparation;et
- l'offre de services aux autres ministères pour résoudre des problèmes de gestion du parc de véhicules.

Au niveau interministériel, le programme a été appliqué au moyen d'une structure de comités comprenant : - le Comité directeur de gestion du parc de véhicules
- composé de représentants du ministère de la Santé, du ministère des Richesses naturelles, de la Police provinciale de l'Ontario et du ministère des Transports;
et - le Comité technique de gestion du parc de véhicules, qui est un comité parallèle au Comité directeur et qui fournit des spécialistes en gestion des parcs de véhicules pour trouver des solutions aux problèmes.

Section des spécifications

Cette section a fourni des spécifications concernant toute la gamme des véhicules à moteur utilisés par le gouvernement de l'Ontario. Il s'agit de véhicules de la police, d'ambulances, de camions légers et lourds et de véhicules de transport de passagers; ses normes ont été utilisées pour l'achat d'environ 33 millions de dollars de matériel.

Section des centres de services et de restaurattion

Les 23 centres de service routier loués par le ministère aux sociétés pétrolières ont rapporté 6,3 millions de dollars au gouvernement.

La section administre un important programme d'inspection des centres de service. Elle étudie les problèmes qui apparaissent et s'assure que l'exploitation de chaque centre est conforme aux modalités des contrats de location. Des visites de suivi lui permettent de s'assurer que les problèmes sont réglés de manière satisfaisante.

Le public a continué d'accueillir très favorablement l'intégration de restaurants des chaînes Burger King et McDonald's dans des centres de service Esso et Petro-Canada. L'augmentation du volume d'affaires a nécessité la construction d'équipements de service supplémentaires, tels que pompes à essence en libre-service, des centres de repas à emporter, l'agrandissement de restaurants et de terrains de stationnement.

Le ministère a approuvé le programme de réaménagement des centres de service de Shell Canada, comprenant la rénovation complète des restaurants et l'introduction d'une combinaison Wendy's/Tim Horton's dans trois centres et d'une combinaison Tim Horton's/Kentucky Fried Chicken dans deux autres. Les travaux de construction ont commencé à Trenton et à Dutton en février.

"Le ministère a approuvé le programme de réaménagement des centres de service de Shell Canada, comprenant la rénovation complète des restaurants et l'introduction d'une combinaison Wendy's/Tim Horton's dans trois centres et d'une combinaison Tim Horton's/Kentucky Fried Chicken dans deux autres."

Les négociations entreprises avec Petro-Canada et avec Texaco au sujet du réaménagement de leurs centres de service ont permis aux deux entreprises d'exprimer le voeu de continuer à exploiter tous les centres qu'elles louent actuellement. D'autre part, les deux entreprises ont donné leur accord de principe aux modalités du projet de bail présenté par le ministère. L'entente finale obtenue devrait intervenir au milieu de 1987, et le réaménagement d'au moins quatre centres devrait être entrepris fin 1987 ou début 1988.

De nouveaux panneaux d'indication du prix de l'essence ont été construits et installés dans tous les centres de service, et de nouveaux panneaux avancés seront construits et installés début juin.

Tous les centres de service et les 12 centres offrant du gaz propane ont été équipés d'installations pour les handicapés, c'est-à-dire stationnement réservé, toilettes, téléphone, eau potable et restaurants.

Deux centres de renseignements à l'extérieur et 18 kiosques d'information touristique ont permis de renseigner les automobilistes sur les possibilités d'hébergement et les attractions locales. Exploités par le ministère du Tourisme et des Loisirs, ces centres et kiosques sont ouverts de la mi-juin à la Fête du travail. En outre, le ministère s'est occupé de l'entretien d'aires de pique-nique dans 21 centres de service.

Le ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation a organisé des marchés de produits agricoles dans trois centres de service.

Bureau des achats et de l'approvisionnement

Le personnel de la section des soumissions a assuré la sécurité de tous les contrats de l'administration centrale, a reçu 4 998 soumissions et traité 733 contrats, alors que 1 506 entrepreneurs ou fournisseurs ont assisté à l'ouverture d'appels d'offres.

Dans le secteur de la publicité, le bureau a fait paraître 308 messages dans les organes d'information sur les appels d'offres et les avis publics.

Le bureau a procédé à l'achat de matériaux de construction et d'entretien et de fournitures générales pour le ministère représentant en tout environ 74 millions de dollars.

Les responsables de l'achat des véhicules à moteur et du carburant ont contribué à l'achat de véhicules et de carburants en normalisant les spécifications et en regroupant les achats de tous les ministères et organismes du gouvernement de l'Ontario. Les achats se sont élevés à environ 69 millions de dollars.

Le personnel des entrepôts a permis au ministère de réaliser d'importantes économies grâce aux achats regroupés. Il a également remis à neuf et entreposé les pièces des ponts provisoires Bailey utilisées en cas d'urgence. Il y a actuellement 164 entrepôts dans la province.

Le personnel du bureau a également facilité la cession de tout le matériel usagé du ministère, du matériel excédentaire et des véhicules à moteur du gouvernement, au moyen d'appels d'offres ou d'enchères publiques. Les ventes ont produit en tout 4,7 millions de dollars.

Bureau des services administratifs

Ce bureau comprend trois sections principales : section de gestion de l'information, section des services de bureau, et section des services graphiques.

Section de gestion de l'information

Cette section a fourni au ministère toute une gamme de services analytiques, professionnels et administratifs pour assurer la gestion des ressources en information. Elle a concentré son attention sur les activités d'élaboration du programme IRM, comprenant la recherche, la définition et la description du programme, l'identification des besoins en formation, et l'entretien et l'élargissement du répertoire des données (qui est un compendium indexé des ressources en information du ministère). De plus, elle a élargi l'application du système de classement valorisé de l'information à tous les programmes du ministère, afin de faciliter la mise en oeuvre des dispositions sur la liberté de l'information et de respecter la politique du gouvernement concernant la gestion de l'information selon le cycle de vie utile.

Le personnel de la section a entrepris une enquête globale des pratiques en matière d'information, a préparé des répertoires d'information sur le personnel et des dossiers généraux (conformément à la demande du Conseil de gestion du gouvernement), a identifié tous les formulaires affectés du ministère, a élaboré des procédures administratives et a fourni des services administratifs aux services de gestion des programmes. A partir du 1er janvier 1987, le bureau des services administratifs sera le principal responsable des activités de gestion et de soutien relatives à la liberté de l'information, en appui aux activités du coordonnateur (sous-ministre adjoint, finances et administration).

Les membres de l'unité d'administration des dossiers et formulaires ont pris deux initiatives destinées à améliorer le niveau et la qualité des services :

1. les systèmes de gestion et de sécurité des dossiers du registre central ont été examinés et révisés afin de faire du registre un centre de ressources en information, plutôt qu'un simple service d'entreposage de documents. Des critères d'inclusion ont été élaborés et appliqués, les dispositifs de sécurité ont été renforcés, et des systèmes mobiles à haute densité d'entreposage de documents ont été installés;
2. le personnel a élaboré et distribué des guides destinés aux usagers sur les procédures de gestion des dossiers.

Par ailleurs, le personnel de l'unité a fourni divers services de gestion des dossiers et de l'information, concernant notamment :

- la conception, l'analyse, l'approvisionnement et la rédaction de plus de 2 200 formulaires du ministère et du ministère du Développement du Nord et des Mines, et de plus de 30 plans de tronçons routiers. Il a également obtenu une réduction de 17 pour 100 du nombre total de formulaires utilisés à l'intérieur du ministère, ce qui a permis de réaliser des économies évaluées à plus de 50 000 $. Les taux de productivité et de services aux clients ont encore été améliorés par l'introduction d'un système automatisé de conception et de rédaction de formulaires;
- le transfert des documents inactifs du ministère du bureau principal au Centre des dossiers du gouvernement de l'Ontario, à l'unité de micro-enregistrement des Archives de l'Ontario,pour la conversion sur microfilms, ou au service d'élimination des documents, selon le cas. Ce travail a porté sur plus de 4 000 pieds cubes de documents;
- l'élaboration, l'installation, la formation et la prestation de services consultatifs à 22 bureaux du ministère en matière de systèmes de gestion, d'indexation et de classement de dossiers.

"La bibliothèque a acquis plus de 3 500 livres et rapports destinés aux chercheurs et au personnel intéressés"

Le personnel de l'unité des services bibliothécaires a fourni des services de bibliothèque et de référence au ministère et aux organismes de transport, a procédé à l'acquisition de toutes les publications requises et a négocié des abonnements aux revues et aux journaux.

Le personnel a exécuté 450 recherches dans les bases de données, a organisé 1 340 prêts interbibliothèques, a répondu à plus de 10 000 questions de documentation, a organisé 5 800 prêts internes, et a catalogué 2 480 articles de bibliothèque. La bibliothèque a acquis plus de 3 500 livres et rapports destinés aux chercheurs et au personnel intéressés, et a publié deux bulletins périodiques ("Library News" et "Journal Contents"). Elle a également acquis un système intégré de gestion des ressources bibliothécaires, qui deviendra opérationnel en 1987-1988.

Section des services graphiques

Le personnel de la section a répondu à 22 892 demandes de reprographie, représentant plus de 2 400 000 dollars. Il a également fourni toutes sortes de produits et services, y compris des services d'impression en offset (allant des communiqués de presse aux rapports et aux contrats de génie), des services de sérigraphie (allant des panneaux internes à des affiches multicolores sur la sécurité), des services de reproduction photographique en noir et blanc (allant des plans de génie à des photographies aériennes et à des séparations de couleurs), des services d'impression en blanc (allant des plaques pour les contrats de génie aux plans à dérouler) et des services spécialisés de photocopie (allant des photocopies à grande vitesse et grand volume aux photocopies de feuilles uniques longues ayant jusqu'à 24 pouces de large).

Les autres responsabilités de la section comprennent la préparation de devis pour les services de reproduction, y compris des publications de ministère, et la préparation de documents "prêts à photographier" et de services d'achat de matériaux d'impression.

Le personnel de la section a également organisé la distribution et la vente de plus de 400 manuels et rapports du ministère, ainsi que leurs modifications. Environ 16 000 exemplaires ont été distribués aux bureaux du ministère, à d'autres bureaux du gouvernement et au public.

La section a également assuré l'impression, la vente et la distribution de cartes de municipalités, de comtés, de districts et de régions du ministère, de la carte routière officielle, de la série des cartes de transport de l'Ontario, de la carte officielle des aéroports et du guide interurbain, et elle a assuré la distribution intraministérielle des cartes topographiques du ministère. Environ 320 000 documents ont été distribués.

Les préposés au service postal ont traité près de 3 millions d'articles postaux et fourni des services de messageries à tous les bureaux régionaux et de district. Ils ont également assuré la responsabilité du centre de télécopie et de télex, et des services mobiles de courrier.

Section des services de bureau

L'unité des services d'hébergement et de bâtiments s'est occupée de la conception et de l'aménagement des bureaux dans le cadre de 88 projets distincts à l'intérieur du complexe de Downsview. Les principaux projets concernaient la Direction des finances, la Direction de l'informatique et la Direction du développement des règlements relatifs aux transports.

La section a également collaboré avec le ministère des Services gouvernementaux pour la planification et l'approbation de deux nouveaux immeubles dans le complexe de Downsview, le Centre de commande de régulation de la circulation autoroutière et la nouvelle tour de bureaux.

Le personnel de contrôle du matériel s'est occupé de la livraison des approvisionnements, des fournitures et du matériel. Plus de 3 400 expéditions individuelles ont été reçues, ce qui représente le traitement de près de 38 000 articles. De plus, 5 600 commandes d'articles de bureau du ministère des Services gouvernementaux ont été livrées, contenant 17 200 articles.

Durant l'exercice, l'unité des télécommunications a achevé plusieurs projets importants de télécommunications, concernant notamment l'installation d'un système de commutation Meridan SL1, composé de 3 500 terminaux destinés à desservir le complexe de Downsview. Dans le cadre de ce projet, trois systèmes de répartition automatisée des appels ont été installés pour appuyer les programmes de services aux clients du ministère.

Cinq systèmes téléphoniques électroniques hybrides ont été installés, soit trois à Toronto, un à Winona et un à Hamilton. Deux systèmes téléphoniques de contrôle centralisé du trafic ont été installés dans les bureaux des conducteurs et des véhicules de Toronto.

La section a continué d'améliorer son service de renseignements sur l'état des routes (l'hiver) en installant trois répondeurs numériques automatisés activés par la voix à London, à Sudbury et à Ottawa, à l'intention du public francophone.

Le système de radio à plusieurs canaux du district de London a été installé, et les travaux d'aménagement du site du nouveau système de radio à plusieurs canaux de Thunder Bay ont commencé.

Le système de téléconférences audio du ministère a été utilisé en moyenne dix fois par mois.

L'unité d'essai et de réparation du matériel a fourni des services de réparation, d'étalonnage et d'essai d'instruments spécialisés et précis tels que théodolites et autres instruments d'arpentage.

Direction de l'administration et de la planification financière

Bureau de la planification et du contrôle des budgets

Ce bureau assure la liaison avec le Conseil de gestion du gouvernement, le ministère du Trésor et de l'Economie et divers autres organismes centraux, et est chargé de la planification, de l'évaluation, de l'élaboration, du contrôle et de l'analyse du budget du ministère. Formé de trois sections, il supervise l'établissement, le contrôle et l'évaluation du budget du ministère.

Le personnel chargé du budget s'occupe principalement de l'acquisition des ressources nécessaires à l'établissement du budget du ministère. Il coordonne la présentation des prévisions de recettes et de dépenses, représente le ministère à toutes les étapes de la répartition des ressources, et formule ses demandes de personnel et de crédits pour l'exercice suivant.

Les analystes du bureau suivent de près les recettes et les dépenses, relèvent les écarts et proposent des solutions financières à cet égard. Ils assurent également aux responsables des programmes le soutien nécessaire pour la gestion annuelle des ressources financières.

Le personnel chargé de l'évaluation coordonne l'application du principe de la gestion par résultats aux méthodes de gestion du ministère.

Bureau des systèmes financiers

Le personnel de ce bureau fournit, dans l'exploitation des systèmes financiers manuels comme informatisés, le soutien technique nécessaire pour assister les cadres supérieurs dans la gestion efficace des ressources financières. Il est également chargé de la mise sur pied et de la modernisation des systèmes financiers, ainsi que du maintien de l'efficacité des systèmes existants.

Il assure aussi aux gestionnaires les analyses et évaluations financières nécessaires au contrôle, à l'appréciation du rendement, à la compilation des données et à la présentation des rapports, dans le courant de l'exercice.

Bureau de vérification des qualifications

Ce bureau est chargé de vérifier si les entrepreneurs répondent aux normes établies par le ministère, et d'apporter les améliorations nécessaires à ces normes. Il y a à l'heure actuelle plus de 360 entrepreneurs accrédités auprès du ministère.

Bureau du chef comptable

Ce bureau assure l'ensemble des fonctions comptables : liste de paie, comptes fournisseurs et comptes clients, dossiers financiers, établissement des états financiers et liaison avec le ministère du Trésor et de l'Economie.

Bureau des dépenses

Le personnel élabore les principes et méthodes touchant les comptes fournisseurs, les comptes de frais, la paie et les subventions, et met en oeuvre les méthodes régissant l'émission et la distribution des chèques de paie, le traitement des données relatives aux comptes fournisseurs pour l'émission des chèques du Trésor et la fourniture de données touchant les dépenses.

Il surveille et coordonne les politiques, les méthodes et les budgets relatifs aux indemnités de déménagement des employés. Il contrôle aussi la datation des comptes de frais pour s'assurer qu'ils sont conformes aux règlements et aux règles relatives à la fourniture des données statistiques.

Bureau de contrôle des revenus

Ce bureau est chargé de l'élaboration des politiques et méthodes relatives au contrôle des revenus et au partage des coûts.

Il traite et enregistre les données relatives aux comptes clients et rapproche les avances et paiements locaux du compte central, dépose dans le Fonds consolidé du revenu toutes les recettes et tous les remboursements de dépenses au Trésor, rapproche toutes les sommes déposées directement par les agents des bureaux des permis et de l'immatriculation, établit les comptes clients pour les accords de partage des coûts conclus par le ministère, compile et distribue tous les documents statistiques financiers et coordonne les activités quotidiennes intéressant l'établissement de tous les rapports financiers et statistiques.

Comptabilité et administration - Administration centrale

Ce bureau fournit un service de comptabilité et d'administration régionales à l'administration centrale et au ministère du Développement du Nord et des Mines, au moyen de quatre sections distinctes.

La section de la paie et du personnel s'occupe du registre des présences et du contrôle et de la distribution des chèques de paie, tandis que la section du budget est chargée de l'enregistrement des dépenses par centre de coûts, et du recouvrement des dépenses en application des accords en vigueur, au nom des responsables des centres de coûts à l'administration centrale.

La section des comptes fournisseurs s'occupe du règlement des factures, des comptes de frais du personnel, de comptes interministériels et des honoraires des consultants, et ce en application d'accords existants. Elle s'occupe aussi du compte des avances de l'administration centrale.

La section de l'administration fournit divers services à l'administration centrale : ventes aux enchères, appels d'offres, service postal de messageries, etc.

Condamnations au titre du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1985	1986
7	Véhicules non immatriculés	41,707	55,571
9 (1)	Déclarations inexactes	52	76
9 (2)	Défaut de communiquer un changement d'adresse	11,291	1,763
10	Véhicules sans plaque d'immatriculation	1,372	1,407
12	Violations relatives aux plaques d'immatriculation	5,003	5,762
13	Mauvaise utilisation des plaques d'immatriculation	650	917
18 (1)	Conduite sans permis ou catégorie inappropriée	21,465	22,177
18 (3)	Conduite en contravention à une condition	2,220	2,236
19	Défaut de présentation du permis de conduire	21,863	25,000
21 (1) a, b, c, d	Violations relatives au permis de conduire	439	687
22	Conduite pendant la suspension du permis - permis d'une autre province	23	17
23	Conduite d'un véhicule par un conducteur de moins de 16 ans	24	14
30 (2)	Possession illégale d'un certificat d'immatriculation	3	5
30 (3)	Possession illégale d'un permis de conduire	121	117
35	Conduite pendant la suspension du permis	13,368	12,359
44	Violations relatives aux exigences touchant les feux	9,745	12,943
46	Freins défectueux	1,412	1,622
48	Accessoires défectueux (rétroviseurs, pare-brise etc.)	339	246
52 (1)	Pneus défectueux ou inapproriés	1,607	1,571
55 (1) a & b	Vue obstruée du conducteur	167	140
55 (2)	Enduit de couleur interdit	53	65
55 (3)	Enduit de couleur qui obscurcit l'intérieur du véhicule	284	585
56 (1) a & b	Glaces non dégagées	1,163	1,033
57	Bruit excessif ou vapeurs provenant du moteur	10,592	10,595
58	Aucun signal pour véhicules lents	75	64
61	Avertisseur radar interdit	2,473	7,093
62	Véhicules tractés sans fixations appropriés	900	1,146
65 (3)	Défaut d'accepter l'inspection du véhicule	1,102	1,090
67	Conduite d'un véhicule défectueux	2,240	2,165
68	Défaut de présenter la preuve d'inspection requise	599	728
69	Affichage d'une vignette d'inspection non fournie par le ministère	3	3
87	Véhicules utilitaires sans le nom du propriétaire	302	388
88	Conducteur ou passager d'une motocyclette sans casque de sécurité	1,652	1,697
90 (2)	Ceinture de sécurité modifée ou inefficace	775	976
90 (3)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité ou mauvaise utilisation (con)	47,129	63,705
90 (4)	Défaut de boucler la ceinture de sécurité (passager)	4,288	3,881
90 (6)	Défaut du conducteur de s'assurer que les ceintures soient bouclés	3,551	5,104
92 (1) (2) (5) (6) (7) (10)	Véhicule surdimensionné	1,415	1,253
93 (7)	Violatio · `latives aux permis spéciaux	347	432
93 (1)	Surcharg. . ur rapport au permis	12	0
93 (2)	Défaut de présenter le permis de propriété d'un véhicule utilitaire	19	11
94 (1 & 2)	Chargement inapproprié ou faisant saillie à l'arrière du véhicule	2,515	2,816
98 (1) (1b)	Poids excessif - pneus	15	0
99 (1) a	Poids excessif - un essieu (un pneu)	30	109
99 (1) b	Poids excessif - un essieu (deux pneus)	976	1,197
99 (1) c	Poids excessif - deux essieux	6,450	8,195
99 (1) d	Poids excessif - trois essieux	219	290
99 (2)	Poids excessif - deux essieux (un pneu)	3	4
99 (3)	Poids excessif - trois essieux (un pneu)	4	4
99 (4)	Poids excessif - essieu avant (non vérifié)	52	50
99 (6)	Poids excessif - essieu avant (poids maximum admis)		28
100 (b)	Poids excessif - ensemble de trois essieux	136	139
100 (c)	Poids excessif - ensemble de quatre essieux	21	77
101 (abc)	Poids brut maximum admis	2,373	3,627
101 (2) (3)	Défaut de présenter une autorisation	20	7
102 (3)	Poids excessif durant la période de gel	244	288
103	Poids excessif, routes de catégorie B	7	56

104 (1)	Poids excessif par rapport aux limites admises	3,531	1,771
104 (2) (5)	Défaut de présenter un permis	3	15
109	Vitesse supérieur d'au moins 50 km/h à la limite	3,928	4,428
109	Vitesse de 29 à 50 km/h supérieure à la limite	99,745	122,505
109	Vitesse de 15 à 30 km/h supérieure à la limite	253,391	276,530
109	Vitesse supérieur à la limite de moins de 16 km/h	308,488	383,349
111	Conduite imprudente	18,278	15,929
113	Vitesse anormalement réduite	96	128
114	Défaut d'obéir à un agent de police	144	168
114 (3)	Conduite d'un véhicule sur une route fermée	540	250
115	Défaut de céder le passage	162	152
116	Défaut de s'arrêter à une route à priorité	40,108	48,453
118	Défaut de respecter un panneau de cession de passage	569	562
119	Défaut de céder le passage à l'entrée d'une route	7,788	6,074
120	Défaut de respecter un passage pour piétons	1,665	2,355
121 (2)	Virage à droite interdit à une intersection	2,222	2,804
121 (3)	Virage à droite interdit - chaussée à plusieurs voies	233	361
121 (4)	Virage à gauche interdit devant un véhicule approchant en sens inverse	6,508	6,389
121 (5)	Virage à gauche interdit à une intersection	5,551	6,042
121 (6)	Virage à gauche interdit à une intersection	586	642
122 (1)	Défaut de signaler un virage	14,967	16,337
122 (2)	Défaut de signaler un départ	3,961	4,501
122 (4a) (4b)	Signalisation manuelle inappropriée	3	5
122 (5)	Signalisation inappropriée	33	44
122 (6)	Mauvaise utilisation du dispositif de signalisation	62	69
122 (7) (7a) (7b)	Défaut de signaler un arrêt	77	75
123	Demi-tour interdit	173	481
124 (5)	Défaut de respecter un feu rouge	35,270	39,660
124 (7)	Défaut de respecter un feu jaune	1,067	802
124 (8) (9) (10) (11)	Défaut de respecter une flèche clignotante	6,684	13,805
124 (12)	Défaut de respecter la priorité aux piétons	415	427
124 (13)	Virage interdit	7,384	6,546
125 (3)	Défaut de respecter un feu rouge temporaire	17	19
125 (4)	Défaut de respecter un feu jaune temporaire	55	88
126	Défaut de circuler à droite sur une chaussée à plusieurs voies	89	150
127 (1) (2)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicules	2,127	2,054
127 (3)	Défaut de se ranger sur la droite	86	93
127 (4)	Défaut de laisser suffisamment de place aux autres véhicules	519	592
127 (5)	Défaut de se déporter à droite ou à gauche	45	48
127 (6)	Dépassement inapproprié	21	13
127 (7) (a) (b)	Dépassement inapproprié	1,206	1,180
128	Conduite à gauche du centre de la chaussée	1,297	1,399
129 (1)	Dépassement à droite	237	340
129 (2)	Dépassement dangereux à droite	2,944	4,324
130 (1)	Défaut de respecter les panneaux des accotements	521	702
132	Circulation interdite dans une rue à sens unique	3,519	4,260
133 (a)	Changement de voie dangereux	5,510	6,277
133 (b)	Conduite dans la voie du centre d'une chaussée à trois voies	112	111
133 (c)	Défaut d'emprunter une voie pour circulation lente	2,179	4,959
135 (a) (b)	Conduite inappropriée sur une chaussée à deux voies	622	609
135a	Marche arrière	154	63
136 (1)	Suivre un véhicule de trop près	17,677	18,276
136 (2)	Suivre un véhicule utilitaire de trop près	231	234
137 (1)	Défaut de céder le passage à un véhicule de pompiers, etc.	245	311
137 (2)	Suivre un véhicule de pompiers	12	27
140	Encombrement du siège du conducteur	271	273
141	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau	136	160
142	Conduire un véhicule sous les barrières d'un passage à niveau	186	214
143	Ouverture inappropriée des portes d'un véhicule	317	283
144 (1)	Dépassement inapproprié d'un tramway immobilisé	78	115
144 (2)	Dépassement à gauche d'un tramway	23	25

145	Conduite inappropriée à l'approche d'un animal	1	1
146	Aucun feu de détresse sur un véhicule utilitaire	874	848
147	Stationnement inapproprié sur la chaussée	603	586
147 (8)	Aucun feu de détresse sur un véhicule utilitaire	7	8
147 (9)	Aucune torche sur un véhicule utilitaire	12	15
147 (10)	Véhicule qui gêne la circulation	396	440
148	Course sur la route	50	31
150 (b)	Défaut de s'arrêter à un passage à niveau (véhicules utilitaires)	25	17
151 (5)	Défaut de s'arrêter devant un autobus scolaire	540	916
151 (6)	Défaut de s'arrêter derrière un autobus scolaire	156	225
151 (7a) (7b) (7c)	Défaut d'utiliser les feux de signalisation (autobus scolaires)	1	5
151 (9)	Utilisation inappropriée des feux de signalisation (autobus scolaires)	0	7
151 (14)	Défaut d'éteindre les clignotants (autobus scolaires)	1	5
152 (3)	Défaut de respecter le panneau d'arrêt d'un autobus scolaire	78	159
158 (2)	Défaut de respecter les indications des panneaux	3,304	3,494
159	Défaut de respecter les indications des panneaux	18	43
173	Défaut de signaler un accident	3,869	3,531
174	Quitter les lieux d'un accident	2,696	2,334
175	Défaut de signaler les dommages causés	665	631
189a	Défaut de s'arrêter à la demande d'un policier	838	900
	Divers	1,034	2,195
	TOTAL	**1,103,876**	**1,288,780**

Condamnations au titre des règlements d'application du Code de la route

ARTICLE	INFRACTIONS	1985	1986
484	Infractions relatives aux autobus scolaires	1	2
469 (14) (15) (17)	Infractions relatives aux plaques d'immatriculation	44	15
462	Infractions relatives aux motocyclettes	736	721
462 (13)	Infractions relatives aux catégories de permis de conduire	62	77
462 (19)	Défaut de signaler un changement de nom ou d'adresse	1,299	1,522
462 (20)	Défaut de signer son permis de conduire	700	744
469 (21)	Un phare défectueux	3	3
477 (4)	Stationnement inapproprié	275	210
494 (2)	Utilisation interdite de pneus à crampons	45	33
485	Défaut d'utiliser les dispositifs de sécurité pour jeunes enfants	12	18
	Divers	74	17
	Total	**3,251**	**3,362**

Condamnations au titre du Code Criminal du Canada

ARTICLE	INFRACTIONS	1985	1986
203	Négligence criminelle entraînant un décès	34	30
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	16	24
233 (1)	Négligence criminelle	138	70
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	1,368	1,206
233 (4)	Conduite dangereuse	1,211	1,063
234	Conduite avec les facultés affaiblies	18,770	12,514
234 (1)	Refus d'inspection	733	165
235 (2)	Refus de subir un alcootest	3,017	2,451
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	21,589	14,422
242	Conduite sans le droit de conduire	6	394
	TOTAL	**46,882**	**32,339**

Condamnations au titre de la loi sur les motoneiges

ARTICLE	INFRACTIONS	1985	1986
203	Négligence criminelle entraînant un décès	1	1
204	Négligence criminelle entraînant des lésions corporelles	2	1
233 (1)	Négligence criminelle	14	4
233 (2)	Quitter les lieux d'un accident	24	43
233 (3)	Conduite dangereuse entraînant des lésions corporelles	0	1
233 (4)	Conduite dangereuse	47	92
234	Conduite avec les facultés affaiblies	87	100
234 (1)	Refus d'inspection	1	1
235	Refus de subir un alcootest	6	12
236	Taux d'alcoolémie supérieur à 0,08	121	164
	TOTAL	**303**	**419**
	Total des Condamnations au titre du Code Criminal	47,185	32,758

Condamnations au titre de la loi sur les motoneiges

ARTICLE	INFRACTIONS	1985	1986
2 (1)	Conduire ou laisser conduire un véhicule non immatriculé	108	337
2 (2)	Défaut d'immatriculer un véhicule	18	0
2 (7)	Défaut de présenter une preuve de délivrance d'un permis (aucune plaque)	149	0
2 (8)	Défaut de présenter un permis	119	0
3 (1)	Déclaration fausse	0	2
3 (2)	Défaut de signaler un changement d'adresse	3	5
3 (3)	Défaut de signaler un changement de propriétaire	27	32
4	Chiffres de la plaque d'immatriculation non visibles	3	10
5	Conduire sur une route interdite	82	23
7	Traverser une route de façon inappropriée	5	11
8 (1) (2)	Conduire sur une route ou en bordure d'une route sans permis	153	183
11 (1)	Utiliser ou laisser utiliser un véhicule non assuré	261	301
12 (1)	Défaut de signaler une collision	10	27
13 (1)	Vitesse excessive	33	43
14	Conduite imprudente	50	69
15 (1)	Défaut de présenter un enregistrement	67	76
16 (1)	Silencieux inapproprié	0	6
17	Remorquage interdit	0	24
18	Défaut de porter un casque	276	284
	TOTAL	**1,364**	**1,433**

Règlements municipaux (motoneiges)

Résumé des condamnations (motoneiges)

Loi sur les motoneiges	1,364	1,433
Code criminel du Canada	17	
Règlements d'application	15	12
Règlements	6	9
Total	**1,402**	**1,454**

Suspensions

Suspensions ordonnées par les tribunaux (Code de la route)	**1985**	**1986**
Conduite imprudente	311	246
Vitesse supérieure de plus de 30 km/h à la limite de 50 km/h	210	241
Course	8	8
Quitter les lieux d'un accident	136	109
Divers	458	554
Total	**1,123**	**1,158**
Suspensions obligatoires (Code de la Route)		
Conduire un véhicule pendant la suspension du permis (article 35)	13,236	12,296
Divers	0	0
Total	**13,236**	**12,296**
Suspension du permis de conduire (système de points de démérite)		
Suspension après 6 et 15 points de démérite	19,074	22,098
Suspension pour défaut de se présenter à l'entrevue	1,581	1,496
Suspension à la suite d'une entrevue	681	772
Total	**21,336**	**24,366**
Suspension discrétionnaire (Code de la Route, Article 30)		
Trouble médical	1,263	1,158
Défaut de présenter un rapport médical	2,831	2,476
Total	**4,094**	**3,634**
Autre suspensions:		
Indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles	7,682	2,482
Défaut de payer une amende imposée par les tribunaux	1,388	953
Défaut de payer une amende imposée par le Code de la route	74,115	58,575
Total	**83,185**	**62,010**
Suspensions obligatoires (Code de la route) pour infractions au code criminel		
Négligence criminelle	173	93
Conduite dangereuse	1,154	950
Conduite avec facultés affaiblies	18,031	11,842
Refus de subir un alcootest	2,766	2,243
Taux d'alccolémie de .08	20,751	13,675
Quitter les lieux d'un accident	1,322	1,114
Défaut de fournir l'aide nécessaire	659	146
Conduite sans autorisation	0	356
Total	**44,856**	**30,419**
Nombre total de suspensions	**153,471**	**133,883**

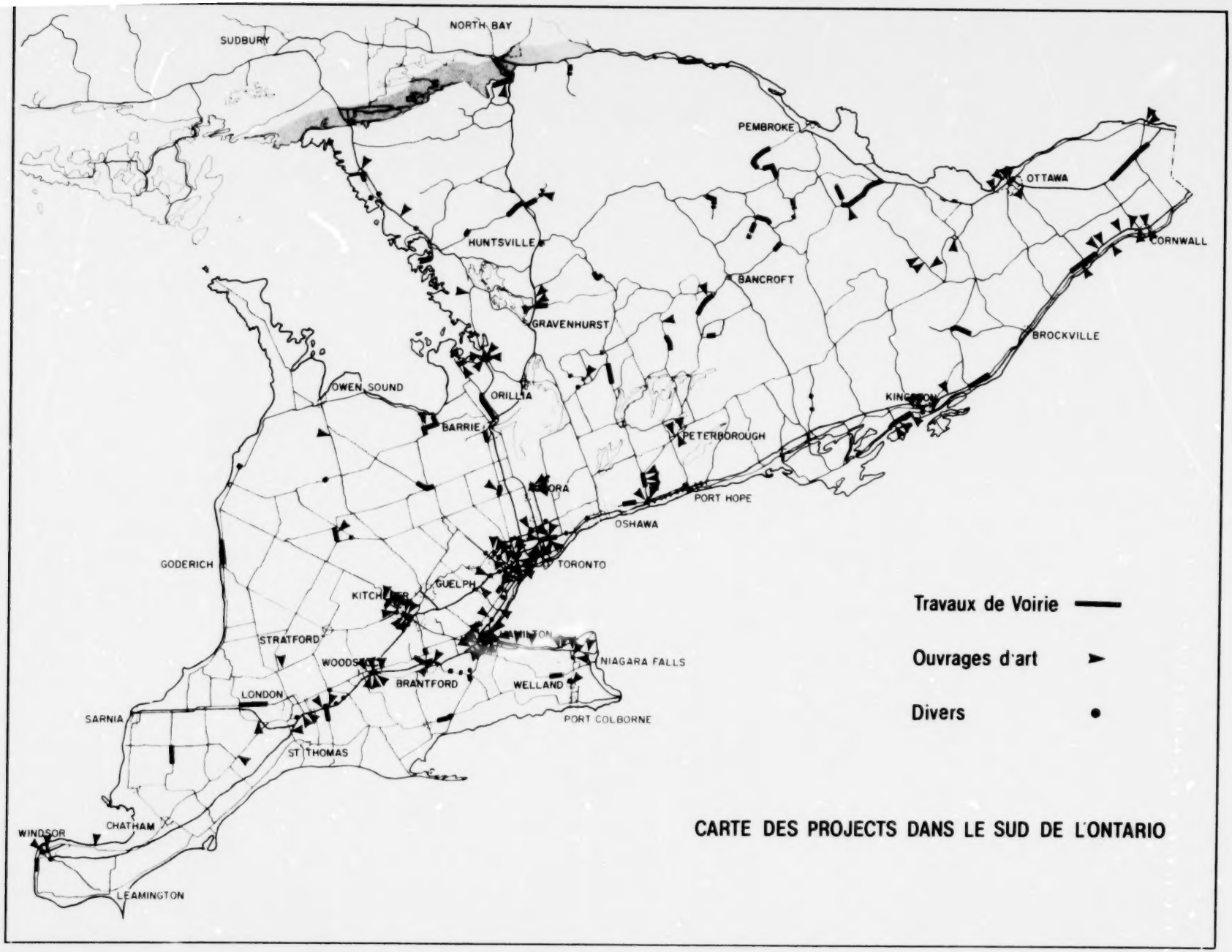
Système de points de démérite

Mesures de perfectionnement des conducteurs	1985	1986
Lettres aux apprentis- conducteurs	40,351	48,470
Lettres aux conducteurs	107,118	116,255
Entrevues	28,018	30.918
Suspensions		
Suspension après accumulation de 15 points de démérite	3,397	3,765
Suspension après accumulation de 6 points de démérite	15,309	17,991
Suspension après une deuxième accumulation de 15 points de démérite	368	342
Défaut de se présenter à une entrevue	1,518	1,496
Entrevue non satifaisante	681	772
Nombre de suspensions totales	21,273	24,366

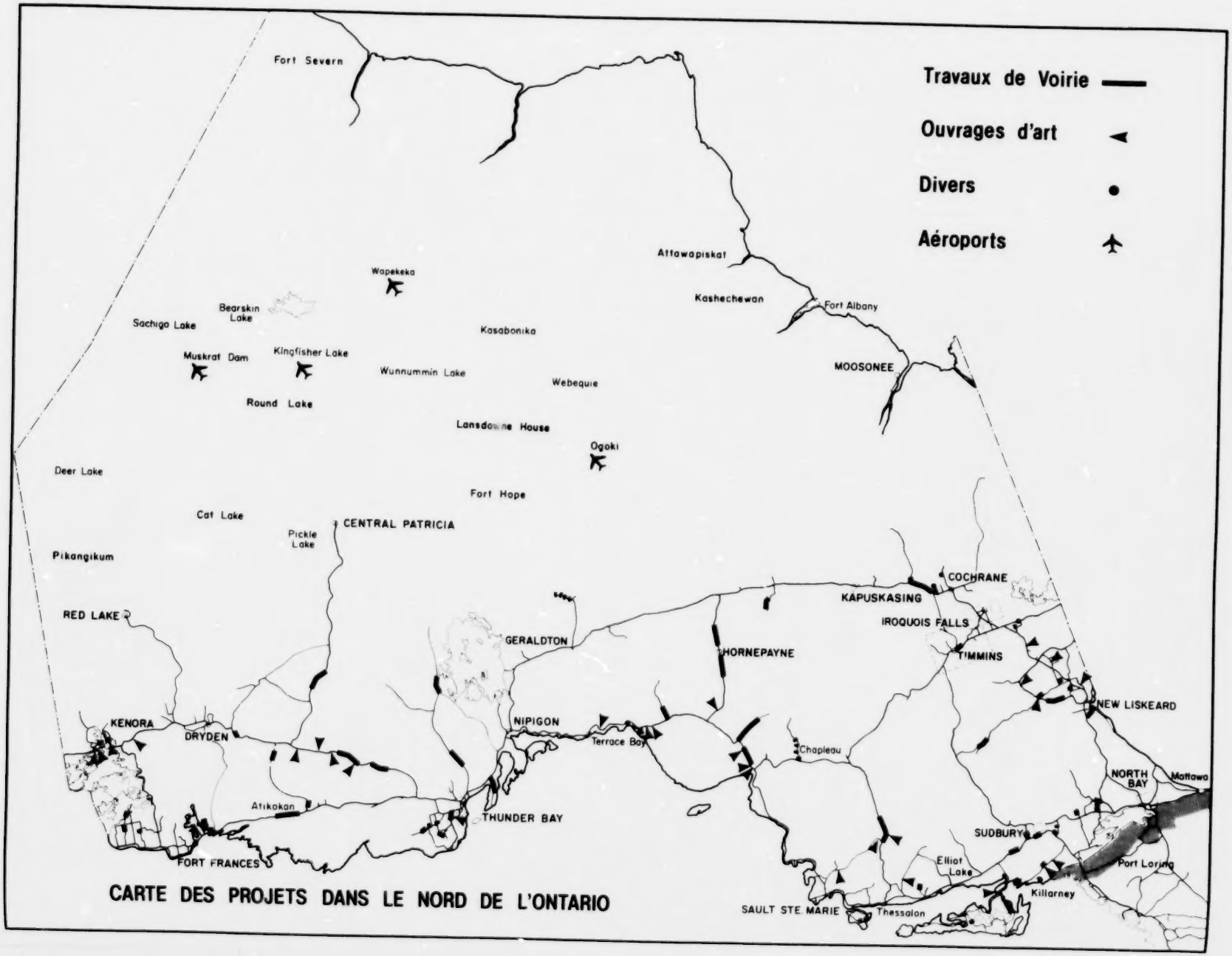
Statistiques 1986 sur le perfectionnement des conducteurs

Résumé

	1984	1985	1986
Nombre de titulaires de permis de conduire en Ontario	5,513,911	5,660,422	5,817,779
Nombre de Condamnations			
Véhicules moteurs	1,318,214	1,202,563	1,381,151
Motoneiges	1,505	1,402	1,433
Total	1,319,719	1,203,965	1,382,584
Nombre de permis de conduire suspendus	146,726	153,471	134,302
Nombre d'examens médicaux et de la vue	112,769	113,255	127,987



CARTE DES PROJECTS DANS LE SUD DE L'ONTARIO



CARTE DES PROJETS DANS LE NORD DE L'ONTARIO